

1974 மார்ச் 15]

தீர்மானம் பேரவையின் முடிவுக்கு விடப்பட்டு நிறைவேற்றப்பட்டு அனுமதி வழங்கப்பட்டது.

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி இச்சட்ட முன் வடிவை அறிமுகம் செய்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : இச் சட்டமுன் வடிவு அறிமுகம் செய்யப்பட்டிருக்கிறது.

[முற்பகல் 10-00]

(5) 1974-75-ம் ஆண்டுக்காக நிதிக் கோரிக்கைகள் மீது வாக்கெடுப்பு.

(அ) நிதிக் கோரிக்கை எண். 3—மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்—
நிர்வாகம்.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : தலைவர் அவர்களே, ஆளுநர் அவர்களின் பரிவுரையின் மேல், கீழ்க்கண்ட தீர்மானத்தை முன்மொழிகிறேன் :—

“நிதிக் கோரிக்கை எண். 3—மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்—நிர்வாகம் என்ற தலைப்பின் கீழ் ரூ. 74,99,100-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பட வேண்டும்.”

THIRU M.A. LATHEEF : Mr. Speaker Sir, to discuss about the regular supply of tyres to all fleet owners at the fixed price, I move the following motion :—

“That the allotment of Rs. 74,99,100 under Demand No. 3—Motor Vehicles Acts—Administration be reduced by Rs. 100.”

டாக்டர் எச். வி. ஹாண்டே : தலைவர் அவர்களே, சாலை விபத்துக்கள் அதிகமான அளவு நடைபெறுதல் குறித்து விவாதிக்க—

நிதிக் கோரிக்கை எண். 3—மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்—நிர்வாகம் என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப்படுகின்ற ரூ. 74,99,100-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்” என்ற வெட்டுத் தீர்மானத்தை முன் மொழிகிறேன்.

திரு. ஏ. சுவாமிதாஸ் : தலைவர் அவர்களே, மோட்டார் வண்டிகள் விபத்துக்குள்ளாகிக் கிடக்கும்போது இலாகா அதிகாரிகள் உடனடியாக அங்கு சென்று விசாரணை செய்ய முற்படாமையால் நாள் கணக்காக பழுதுபட்ட வண்டிகள் அகற்றப்படாமல் இருக்கும் நிலையைக் குறித்து விவாதிக்க—

“நிதிக் கோரிக்கை எண். 3—மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்—நிர்வாகம் என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப்படுகின்ற ரூ. 74,99,100-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்” என்ற வெட்டுத் தீர்மானத்தை முன் மொழிகிறேன்.

[1974 மார்ச் 15]

திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி : தலைவர் அவர்களே, லாரி விபத்துக்களைத் தடுக்க இரவு 12 மணி முதல் அதிகாலை 4 மணி வரை லாரிகள் ஓடுவதைத் தடை செய்ய வேண்டுமென்று விவாதிக்க—

“நிதிக் கோரிக்கை எண் 3—மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்—நிர்வாகம் என்ற தலைப்பின்கீழ் ஒதுக்கப்படுகின்ற ரூ. 74,99,100-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்” என்ற வெட்டுத் தீர்மானத்தை முன் மொழிகிறேன்.

திரு. எம். சுரேந்திரன் : தலைவர் அவர்களே, மோட்டார் வண்டிகளில் இருக்கைகளும், துளமும் சுத்தமாக வைத்திருக்கப்படவேண்டும் என்பது பற்றி விவாதிக்க—

“நிதிக் கோரிக்கை எண். 3—மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்—நிர்வாகம் என்ற தலைப்பின்கீழ் ஒதுக்கப்படுகின்ற ரூ. 74,99,100-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்” என்ற வெட்டுத் தீர்மானத்தை முன் மொழிகிறேன்.

THIRU K. S. KOTHANDARAMIAH: Sir, to discuss the need to provide more bus routes in Dharmapuri district, I move—

“That the allotment of Rs. 74,99,100 under Demand No. 3—Motor Vehicles Acts—Administration be reduced by Rs. 100.”

(ஆ) நிதிக் கோரிக்கை எண். 39—சாலைப் போக்கு வரத்துத் திட்டங்கள்.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : தலைவர் அவர்களே, ஆளுநர் அவர்களின் பரிவுரையின் மேல், கீழ்க்கண்ட தீர்மானத்தை முன் மொழிகிறேன்—

“நிதிக் கோரிக்கை எண். 39—சாலைப் போக்குவரத்துத் திட்டங்கள் என்ற தலைப்பின்கீழ் ரூ. 10,98,67,100-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்படவேண்டும்.”

THIRU K.S. KOTHANDARAMIAH: Sir, to discuss the Policy I move—

“That the allotment of Rs. 10,98,67,100 under Demand No. 39—Road Transport Schemes be reduced by Rs. 100.”

1974 மார்ச் 15]

திரு. கே. எ. வகாப் : தலைவர் அவர்களே, தமிழ்நாடு அரசுப் போக்குவரத்துத் துறையிலும் மற்றும் இதர கழகப் போக்குவரத்துத் துறையிலும் உள்ள பழைய பேருந்துகளுக்குப் பதிலாக புதிய பேருந்துகள் விடுவது பற்றி விவாதிக்க—

“நிதிக் கோரிக்கை எண். 39—சாலைப் போக்குவரத்துத் திட்டங்கள் என்ற தலைப்பின்கீழ் ஒதுக்கப்படுகின்ற ரூ. 10,98,67,100-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்” என்ற வெட்டுத் தீர்மானத்தை முன்மொழிகிறேன்.

திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி : தலைவர் அவர்களே, எல்லா அரசுப் போக்குவரத்துப் பஸ் நிலையங்களிலும் பொது மக்களுக்கு (பயணிகளுக்கு) உதவியுள்ள தகவல் அளக்கும் ஒரு தனி அலுவலர் நியமிக்கப்பட வேண்டுமென்று விவாதிக்க—

“நிதிக் கோரிக்கை எண். 39—சாலைப் போக்குவரத்துத் திட்டங்கள் என்ற தலைப்பின்கீழ் ஒதுக்கப்படுகின்ற ரூ. 10,98,67,100-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்” என்ற வெட்டுத் தீர்மானத்தை முன்மொழிகிறேன்.

திரு. பெ. சௌந்தரபாண்டியன் : தலைவர் அவர்களே, சென்னை-கன்னியாகுமரி, சென்னை-திருவனந்தபுரம் செல்லும் மின்னல் வேகப் போக்குவரத்தின் நேரத்தைக் குறைக்க வேண்டியதின் அவசியம்பற்றி விவாதிக்க—

“நிதிக் கோரிக்கை எண். 39—சாலைப் போக்குவரத்துத் திட்டங்கள் என்ற தலைப்பின்கீழ் ஒதுக்கப்படுகின்ற ரூ. 10,98,67,100-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்” என்ற வெட்டுத் தீர்மானத்தை முன்மொழிகிறேன்.

திரு. கே. பி. கோபால் : தலைவர் அவர்களே, கிராமப்புறங்களில் அதிகப் பேருந்துகள் வட வேண்டியதின் அவசியம்பற்றி விவாதிக்க—

“நிதிக் கோரிக்கை எண். 39—சாலைப் போக்குவரத்துத் திட்டங்கள் என்ற தலைப்பின்கீழ் ஒதுக்கப்படுகின்ற ரூ. 10,98,67,100-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்” என்ற வெட்டுத் தீர்மானத்தை முன்மொழிகிறேன்.

திரு. எம். சரேந்திரன் : தலைவர் அவர்களே, துரித வண்டிகளில் குடி தண்ணீரும், காற்று வசதியும் தவறாமல் இருப்பதற்கு வழி செய்ய வேண்டும் என்பதுபற்றி விவாதிக்க—

“நிதிக் கோரிக்கை எண். 39—சாலைப் போக்குவரத்துத் திட்டங்கள் என்ற தலைப்பின்கீழ் ஒதுக்கப்படுகின்ற ரூ. 10,98,67,100-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்” என்ற வெட்டுத் தீர்மானத்தை முன்மொழிகிறேன்.

[1974 மார்ச் 15]

(இ) நிதிக் கோரிக்கை எண். 53—சாலைப் போக்குவரத்துத் திட்டங்கள் குறித்த மூலதனச் செலவு.

மாண்புமிகு திரு ச. இராமச்சந்திரன் : தலைவர் அவர்களே, ஆளுநர் அவர்களின் பரிவுரையின்மேல், கீழ்க்கண்ட தீர்மானத்தை முன்மொழிகிறேன் :—

“நிதிக் கோரிக்கை எண். 53—சாலைப் போக்கு வரத்துத் திட்டங்கள் குறித்த மூலதனச் செலவு என்ற தலைப்பின்கீழ் ரூ. 3,12,81,400-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பட வேண்டும்.”

திரு எஸ். வடிவேல் : தலைவர் அவர்களே, கட்டபொம்மன் போக்கு வரத்துக் கழகத்திற்கு திருநெல்வேலியில் இடம் வாங்கியதைப்பற்றி விவாதிக்க—

“நிதிக் கோரிக்கை எண். 53—சாலைப் போக்குவரத்துத் திட்டங்கள் குறித்த மூலதனச் செலவு என்ற தலைப்பின்கீழ் ஒதுக்கப்படுகின்ற ரூ. 3,12,81,400-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்” என்ற வெட்டுத் தீர்மானத்தை முன்மொழிகிறேன்.

THIRU J. JAMES : Sir, to discuss the necessity to replace the old Express buses, by new buses I move—

“That the allotment of Rs. 3,12,81,400 under Demand No. 53—Capital outlay on Road Transport Schemes be reduced by Rs. 100”.

(ஈ) நிதிக் கோரிக்கை எண். 43—எழுது பொருள்—அச்சத்துறை.

மாண்புமிகு திரு ச. இராமச்சந்திரன் : தலைவர் அவர்களே, ஆளுநர் அவர்களின் பரிவுரையின்மேல், கீழ்க்கண்ட தீர்மானத்தை முன்மொழிகிறேன் :—

“நிதிக் கோரிக்கை எண். 43—எழுதுபொருள்—அச்சத் துறை என்ற தலைப்பின்கீழ் ரூ. 5,05,69,900-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பட வேண்டும்”.

திரு பெ. சௌந்தரபாண்டியன் : தலைவர் அவர்களே, அரசினர் அச்சகங்களில் சட்ட மன்ற நடவடிக்கைப் புத்தகங்களை அச்சிட்டு வழங்குவதில் ஏற்படும் காலதாமதத்தைத் தவிர்க்க வேண்டும் என்பது பற்றி விவாதிக்க—

“நிதிக் கோரிக்கை எண். 43—எழுதுபொருள்—அச்சத் துறை என்ற தலைப்பின்கீழ் ஒதுக்கப்படுகின்ற ரூ. 5,05,69,900-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்” என்ற வெட்டுத் தீர்மானத்தை முன்மொழிகிறேன்.

1974 மார்ச் 15]

திரு கே. டி. கே. தங்கமணி : தலைவர் அவர்களே, எல்லா மாவட்டத் தலைநகரங்களிலும் அரசு அச்சுக்கூடங்கள் நிறுவ வேண்டுமென்பது பற்றி விவாதிக்க—

“நிதிக் கோரிக்கை எண். 43—எழுதுபொருள்—அச்சுத் துறை என்ற தலைப்பின்கீழ் ஒதுக்கப்படுகிற ரூ. 5,05,69,900-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்” என்ற வெட்டுத் தீர்மானத்தை முன்மொழிகிறேன்.

THIRU J. JAMES : Sir, to discuss the necessity to start a Government Press in each district, I move—

“That the allotment of Rs. 5,05,69,900 under Demand No. 43—Stationery and Printing be reduced by Rs. 100”.

THIRU M. A. LATHEEF : Sir, to discuss about the rationalisation of the Government Press and to ensure prompt delivery of the printed matters, I move—

“That the allotment of Rs. 5,05, 69,900 under Demand No. 43—Stationery and Printing be reduced by Rs. 100”.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : மானியக் கோரிக்கைகளும், வெட்டுத் தீர்மானங்களும் அவைமுன் விவாதத்திற்கு வைக்கப்படுகின்றன. மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள்.

மாண்புமிகு திரு ச. இராமச்சந்திரன் : தலைவர் அவர்களே, இந்த மானியக் கோரிக்கைபடது நான் ஆற்றவேண்டிய உரையும்* இலாகா சம்பந்தமான ஆய்வுரைகளும்* ஏற்கனவே மாண்புமிகு உறுப்பினர்களுக்கு வழங்கப்பட்டிருக்கின்றன. ஆகவே அவற்றை எல்லாம் மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் ஏற்கனவே படித்து அவர்களுடைய வாதத்தை இந்த சட்ட மன்றத்தில் வழங்குவார்கள் என்று நான் எதிர்பார்க்கிறேன். இருந்தாலும் சுருக்கமாக சில சுருத்துக்களை மட்டும் நான் உறுப்பினர்களின் கவனத்திற்கு மீண்டும் கொண்டுவருவது பொருத்தமாக இருக்கும் என்று கருதுகிறேன்.

முதலாவதாக, போக்குவரத்துத் துறையைப் பொறுத்தவரையில் கடந்த பத்தாண்டுக் காலமாக அரசின் மானியத்தில்தான் நடத்தவேண்டிய நஷ்டகரமான சூழ்நிலையில் இருந்து இன்றையதினம் போக்குவரத்துத் துறை மூலம் அரசுக்கு வருமானம் அளிக்கக்கூடிய அளவிற்கு நிலைமைகள் வளர்ந்திருக்கின்றன. இந்த ஆண்டு மட்டும் பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்தினுடைய நஷ்டத்தையும் எடுத்துக் கொண்டு மற்றப் போக்குவரத்துக் கழகங்களினுடைய லாபத்தையும் கணக்கில் எடுத்துக்கொண்டு பார்க்கிறபோது நிகர லாபமாக முதன்முதலாக நம்முடைய அரசுக்கு 91 லட்சம் ரூபாய் லாபம் வந்திருக்கிறது என்பதை நான் தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

* 24-142-ம் பக்கங்களில் இணைப்புகள் I & II ஆக அச்சிடப்பட்டுள்ளன.

[திரு. ச. இராமச்சந்திரன்]

[1974 மார்ச் 15]

தொண்ணூற்றொரு லட்சம் ரூபாய் என்று நான் சொல்லுகிறபோது சில வழித்தடங்களை நாம் நஷ்டத்தில் வேண்டுமென்றே விட்டுக்கொண்டிருக்கிறோம் மக்களின் நன்மையை முன்னிட்டு. தனியார்களாக இருந்தால் அந்த வழித்தடங்களை விடமாட்டார்கள். ஏனென்றால் நஷ்டம் வரும். இருந்தாலும் நாம் மக்கள் நன்மையைக் கருதுப பல்வேறு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் மூலம் 239 வழித்தடங்களில் நஷ்டம் வரும் என்று தெரிந்திருந்தும் கூட நாம் அவற்றைப் பஸ்கள் விடுகிறோம். அதன் மூலமாக நமக்கு ஏற்படுகிற இழப்பு ஆண்டு ஒன்றுக்கு ஒரு கோடியே ஆறு லட்சம் ரூபாயாகும். நாம் தனியார்களைப்போல் அல்லது தனிப்பட்ட பஸ் முதலாளிகளைப்போல் அவைகளை விடாமல் இருந்திருப்போமானால் இந்த 106 லட்சம் ரூபாய் லாபம் வந்திருக்கிற 91 லட்சம் ரூபாய் ஆக இன்னமும் சேர்த்துப் பார்க்கும்போது கிட்டத்தட்ட இரண்டு கோடி ரூபாய் அளவிற்கு நமக்கு லாபம் கிடைத்திருக்கும். ஆனால் அரசு லாபத்தை மட்டும் நோக்கமாகக் கொள்ளவில்லை என்பதை மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் நன்கு அறிவர்.

இரண்டாவதாக, ஒரே ஒரு ஆய்வினை உங்கள் சுவனத்திற்குக் கொண்டு வர விரும்புகிறேன். ஏ. பி. டி. பஸ் கம்பெனியை எடுத்து சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம் என்ற அமைப்பை ஏற்படுத்தினோம். அதனுடைய பெர்பாமன்ஸை, எப்படி அது இயங்குகிறது என்று பார்க்கும் போது நம் மாநிலத்தில் நடைபெறுகிற பொதுத்திறை என்பது மட்டுமல்ல, இந்திய சர்க்கார் அல்லது இந்தியத்துணைக் கண்டத்தில் இந்திய அரசாங்கமும் சரி அல்லது இன்னும் இதர மாநில அரசுகளானாலும் சரி எல்லாக் கம்பெனிகளையும் சேர்த்து எடுத்துக்கொண்டாலும் எல்லாவற்றையும்விட முதல்தரமாக சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம் இயங்கிக் கொண்டு வருகிறது. உதாரணத்திற்குச் சொல்லப் போனால் சேரன் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் அரசாங்கத்தின் முதலீடு கிட்டத்தட்ட ரூ. 35 லட்சம். கடனாகக் கொடுத்தது 10 லட்சம் ரூபாய். ஆகமொத்தம் ரூ. 45 லட்சம். ஆனால் இந்த ஆண்டு மட்டும் அந்தப் போக்குவரத்துக்கழகத்தில் கிடைத்து இருக்கும் லாபம் 45 லட்சம் ரூபாய். போட்ட முதலையும், கொடுத்த கடனையும் ஒரே ஆண்டில் பெறக்கூடிய ஒரு தொழில் இருக்கிறது என்றால் அது போக்குவரத்துத் துறைதான், அது எவ்வளவு பெரிய தங்கச் சுரங்கம் என்பதை நாம் மறந்து விடக் கூடாது, அதையும் மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் சுவனத்தில் கொள்வார்கள் என்று நான் கருதுகிறேன்.

மூன்றாவதாக, தொழிலாளர்கள் நலனைப் பொறுத்தவரையில் இந்தியாவிலேயே “இன்டஸ்டிரியல் ஒர்க்கர்” தொழிலிலே பணியாற்றுகின்ற ஊழியர்களுக்கு ஒய்லூதியத் திட்டம் அமலாக்கப்படவில்லை. முதலில் போக்குவரத்துத் துறையில் பணியாற்றும் 35,000 தொழிலாளர்களுக்கு “பேமிலி பென்ஷன் ஸ்கீம்” அமலாக்கிய முதலாவது அரசு நம்முடைய அரசுதான் என்று பார்க்கிறபோது, தொழிலாளர்களுக்கு நிம்மதியான வாழ்வையும், நிலையான, உறுதியான ஒரு குடும்ப மேம்பாட்டையும்

1974 மார்ச் 15] [திரு ச. இராமச்சந்திரன்]

பெறுவதற்கு நிச்சயமாக இந்த அரசு வழிவகை செய்து இருக்கிறது என்று பார்க்கிறபோது, அதிலும் முதலாவதாக இருக்கிறோம் என்பதையும் எடுத்துக் காட்ட விரும்புகிறேன்.

அதற்கு அடுத்தபடியாக, உப பொருள்களை, மோட்டார் வண்டிகளுக்குத் தேவையான துறைப்பொருள்களை பெறுவதில் பல சங்கடங்கள் இருக்கின்றன. அந்தச் சங்கடங்கள் நர்முடைய மாநில அரசுக்கு மட்டுமல்ல, மத்திய அரசுக்கு மட்டுமல்ல, இன்னும் சொல்லப்போனால் இந்தியா முழுவதிலுமே ஏற்பட்டு இருக்கின்றது. அதற்குக் காரணம் மத்திய அரசின் பொருளாதாரக் கொள்கை தான் என்று எல்லோரும் சொல்லிக் கொண்டிருக்கிறார்கள். போக்குவரத்துத் துறை சீராக, சிறப்பாக இயங்க வேண்டுமானால் அதற்குச் சரியான ஒரு பொருளாதாரக் கொள்கை வேண்டுமென்பதை எடுத்துச் சொல்லியிருக்கிறோம்.

அதற்கு அடுத்தபடியாக, பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்தைப் பொறுத்தவரையில், மாநகராட்சிப் பகுதிகளில் ஒடுவதால் நஷ்டத்தில் இயங்க வேண்டியிருக்கிறது என்பது ஒங்கே மட்டுமல்ல உலகத்திலுள்ள மற்ற பெரிய நகரங்களிலும் இருக்கிற ஒரு குறை. அதற்காக அவர்கள் மானியம் வழங்கி, அந்த பஸ்களை நல்ல முறையில் விடுவதற்கு நடவடிக்கை எடுத்து வருகிறார்கள். ஆனால் இந்திய சர்க்காரோ, டெல்லியில் இருக்கும் சர்க்காரோ, இன்னும் சொல்லப்போனால் பிரதம மந்திரி அவர்களோ எத்தகைய முறையில் மானியம் வழங்க வேண்டுமென்று குழு பரிந்துரை செய்திருந்தபோதிலும், அதன் மீது இன்னும் முடிவு எடுக்காது மட்டுமல்ல, மேலும் மேலும் வரியை உயர்த்தி கொண்டே இருப்பதால், மேலும் 2 கோடி ரூபாய் சென்னை நகராட்சியில் ஓடும் பேருந்துகளைப் பொறுத்தவரையில், மத்திய அரசின் காரணமாக, இழக்க வேண்டியிருக்கிறது என்பதை மாண்புமிகு உறுப்பினர்களின் கவனத்திற்குக் கொண்டுவர விரும்புகிறேன்.

அதற்கு அடுத்தபடியாக, இன்றையதினம் ஏற்பட்டு இருக்கும் பெட்ரோலியம் பொருள்களின் நெருக்கடியைக் கடக்க சில பரிசுத் திட்டங்களை போக்குவரத்துத் துறை மூலம் நாம் கொண்டு வருகிறோம். ("ஃப்யூயல் எகானமி") எந்த விதத்தில் டீசல் செலவைக் குறைக்கலாம் தவிர்க்கலாம் என்பதைப்பற்றி மூன்று முறைகளில் அவைகளை நாம் பிரிக்கலாம் என்று கருதுகிறேன்.

முதலாவதாக, அங்காங்கு பணியாற்றுகின்ற போக்குவரத்துத் துறையைச் சேர்ந்த ஊழியர்கள் எத்தனை சதவிகிதம் டீசலை மிச்சப்படுத்துகிறார்களோ, எவ்வளவு பணம் அதன் மூலம் மிச்சம் ஆகுகிறதோ, அதிலே 3-ல் ஒரு பங்கு அந்த ஊழியர்களுக்கு கொடுப்பதற்கு வழி செய்யப்படும் என்பது திட்டம்.

இரண்டாவது திட்டம், என்ஜினில் ஏதாவது "மாடிபிகேஷன்" கண்டு பிடித்து அல்லது டீசலில் வேறு பொருள்களை எதேனும் சேர்த்து அதனால் டீசலை மிச்சப்படுத்த முடியும் என்றால், அந்த மிச்சப்படுத்தக்

[திரு. ச. இராமச்சந்திரன்]

[1974 மார்ச் 15]

கூடிய அந்த யோசனையை, அரசாங்கத்திலே இருக்கிறவர்கள் மட்டுமல்ல, பொதுமக்களில் யாராவது கூறுவார்களானால், அவர்களுக்கு ரூ. 1 லட்சம் பரிசு வழங்கப்படும் என்பதை நான் தொவித்துக்கொள்கிறேன்.

மூன்றாவதாக, அதே போல் பாடி கட்டுவதில், பாடியின் வெயிட் அதிகமாக இருந்தால் டீசல் எண்ணை அதிகமாக செலவாகிக் கொண்டு வருகிறது—லேட் பாடி பஸ்களைச் செய்து தருவார்களானால் அவர்களுக்கு ரூ. 50,000 பரிசாக வழங்கப்படும்.

அந்தப் பணம் எல்லாம் சட்டமன்றத்திலே அல்லது சர்க்காரிடமிருந்து, கட்டாயமாக உங்கலிடத்திலிருந்து வர்ப்புறுத்திப் பெறவேண்டுமென்ற நிலையில் இல்லை. ஏனெனில் சேரன் போக்குவரத்துக் கழகத்தின் லாபத்திலிருந்து அந்தத் தொகை எடுத்து வழங்க இருக்கிறோம்.

அதே போல் மாண்புமிகு உறுப்பினர்களுக்குத் தெரியும். கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகம் அமைப்பதற்கு இருக்கிறோம். அதற்கான எல்லா நடவடிக்கைகளும் மேற்கொள்ளப்பட்டு வருகின்றன. முதலாவதாக இண்டு அல்லது மூன்று கப்பல்களை வாங்குவதாக இருக்கிறோம். ஒரே மாதங்களில் அதற்கான நடவடிக்கைகள் எடுப்பதாக இருக்கிறோம்.

அதோடு மட்டுமல்ல, “செய்லிங் வெஸ்ஸல்ஸ்”, பாய்மரக் கப்பல்கள் பயன்படுத்தலாமா—ஆயில் நெருக்கடி காரணமாக—எந்த அளவுக்குப் பயன்படுத்தலாம் என்பதற்கு வேண்டிய முறைகளை சிந்திப்பதற்கும், செபல்படுவதற்கும் வேண்டிய நடவடிக்கைகளை மேற்கொள்வதாக இருக்கிறோம். இதிலே மத்திய சர்க்காரும் முழு உதவி தருவார்கள் என்று எதிர்பார்க்கிறோம்.

இப்படி பல வகையான நன்மைகளையும், பல வகையான பெருமைகளையும் செய்து காட்டியிருக்கிற அரசுப் போக்குவரத்து அதிகாரிகளுக்கும், அதிலே பணிபாற்றுகின்ற 35,000 தொழிலாளர்களுக்கும், நான் மட்டுமல்ல, இந்த மன்றமே நன்றி செலுத்துக் கடைப்பிடிக்கிறது என்று கூறி என்னுடைய உரையை முடித்துக்கொள்கிறேன். வணக்கம்.

திரு. ஜே. ஜேம்ஸ் : தலைவரவர்களே, மாண்புமிகு போக்குவரத்து இலாகா அமைச்சரவர்கள் இந்த மன்றத்திலே வைத்து இருக்கின்ற மானியக் கோரிக்கைகள் மீது எங்கள் கட்சியின் சார்பாக கொடுத்து இருக்கும் வெட்டுத் தீர்மானங்களை ஆதரித்து ஒரு சில வார்த்தைகளைக் கூற விரும்புகிறேன்.

அமைச்சர் அவர்கள் எடுத்த எடுப்பிலேயே கூறினார்கள். இது வரையிலும் நஷ்டகரமாக ஒடிக்கொண்டிருந்த போக்குவரத்து இலாகா இப்போது லாபத்தை அடைந்து இருக்கிறது என்ற நல்ல செய்தியை இந்த மன்றத்திற்குக் கொடுத்தார்கள். ஆனால் அதோடு சேர்த்து அமைச்சர் அவர்கள் ஒன்றைக் கூறினார்கள். லாபத்தைப் பெற்றாலும் கூட, லாப நோக்கம் மட்டுமே அந்த இலாகாவிற்கு இல்லை என்று கூறி வேறு ஏதோ சொல்ல வந்ததைச் சொல்லாகல் விட்டு விட்பார்கள். எனக்கு

1974 மார்ச் 15]

[திரு. ஜே. ஜேம்ஸ்]

இருக்கிற ஐயப்பாடு எல்லாம் லாப நோக்கத்தைத் தவிர இன்று இங்கே சொல்லப்பட்டிருக்கிற போக்குவரத்து இலாகா வேறு என்ன நோக்கத் தோடு செயல்படுகிறது என்பது தான். நிச்சயமாக ஒரு தனி முதலாளி லாப நோக்கத்தோடு போக்குவரத்து இலாகா நடத்துகின்றதை விட, அதிக மோசமாக இந்த நாட்டில் இந்த இலாகா செயல்படுவதாகிறது. அந்த இலாகாவில் இருக்கிற தொழிலாளர்களோ, அல்லது அந்த இலாகாவோ இந்த நாட்டிலுள்ள பொதுமக்களுக்கு நன்மை பயக்கவேண்டுமென்பதற்காக ஏற்படுத்தப்பட்டது. இது ஒரு “யுடிஸிடி” சர்வீஸ் என்ற எண்ணம் என்னவையும் இல்லை என்பதை நான் முதற்கண் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன்.

1972-ம் ஆண்டு மான்யமிட முதலமைச்சர் அவர்கள் இந்த மன்றத்தில் மானியக்கோரிக்கையை தாக்கல் செய்தபோது கூறினார்கள். இன்னும் 5 ஆண்டு காலத்தில் மாநிலம் முழுவதும் உள்ள பேருந்துகள் தேசிய மயமாக்கப்படும் என்று கூறினார்கள். இன்று இருக்கும் நிலையை நாம் சற்று சிந்திக்கவேண்டும். ஏறத்தாழ 4,000 பஸ்கள் மட்டுமே தேசிய உடைமையாகியிருக்கிறது. இன்னும் எஞ்சியுள்ள பகுதி எந்த அளவுக்கு இருக்கிறது என்று நான் கூறத் தேவையில்லை. இந்த மாநிலத்தில் எந்தெந்தப் பகுதிகளில் பஸ்கள் ஏற்கெனவே ஓடிக்கொண்டிருந்தனவோ அங்கே பஸ்களை ஓட்டிக்கொண்டிருக்கிறார்களோ தவிர பஸ்கள் பல ஆண்டுகளாக இல்லாத ஊர்களில் உள்ள மக்களுக்கு பஸ்கள் போடாமல் இருக்கிற நிலை தான் இருக்கிறது. அவர்களால் அந்த மக்களுக்கு எந்த விதமான பஸ் வசதியும் செய்து தரமுடியவில்லை. ஒரு வேளை கூறுவார்கள், நாங்கள் இந்த மன்றத்தில் நிறைவேற்றிய சட்டமானது, எதிர்க்கப்பட்டு, அது உச்சநீதி மன்றத்தில் இருப்பதால் விஸ்தரிக்க இயலவில்லை என்று சொல்வார்கள். நான் கேட்பது அதுவல்ல. ஒரு வேளை தனியார் ஓட்டிக் கொண்டிருக்கிற பஸ்களை எடுப்பதற்கு வேண்டுமானால் அது இடையூறுக கொடுக்கலாமே தவிர புதிய பேருந்துகளை விடுவதற்கோ அல்லது பஸ்கள் இல்லாத கிராமங்களுக்கு பஸ்களை விடுவதற்கோ தடையாக இருக்காது என்று நினைக்கிறேன். பின் ஏன் இந்த அரசு அந்தக் காரியங்களைச் செய்யக்கூடாது என்று கேட்கிறேன். யாராவது நடத்திக்கொண்டிருக்கிற பஸ்களை நாட்டுடைமையாக்கிக் கொண்டிருக்கிறபோது, பல ஆண்டுகாலமாக பஸ் வசதி இல்லாத கிராமங்களுக்கு, அப்படி எந்தெந்த பகுதி இருக்கிறதோ அவற்றிற்கு பஸ் வசதி செய்து கொடுக்கவேண்டுமென்று இப்போது குறிப்பாக கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து ஐந்து ஆண்டு என்று கூறினார்கள். இரண்டு ஆண்டுகள் ஆகி விட்டன. மூன்று ஆண்டுகள் இருக்கின்றன. இந்தப் போக்கில் போனால் 10 ஆண்டுகள் ஆனாலும் கூட இந்த அரசு இந்த மாநிலத்தில் உள்ள பஸ் ஸ்டாண்டுகளை தேசியமயமாக்கக் இயலாது என்பதனை கூறிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். உணவு அருந்துப்போது உணவு உள்ளேயும் போகாமல், லெனி யேயும் வராமல் தொண்டையில் சிக்கிக்கொள்ளுது போல, அரசுக் கொள்கைகளின் காரணமாக விழுங்க முடியாத நிலையில் அரசு தண்டபாடிக்கொண்டிருக்கிறது என்பதைத் தான் சொல்வோமென்றும்.

[திரு. ஜே. ஜேம்ஸ்]

[1974 மார்ச் 15]

அமைச்சர் அவர்கள் வியாபார நோக்கம் இல்லை என்று கூறினார்கள். வியாபார நோக்கம் இல்லாமல் இந்தத் தொழிலில் ஈடுபட்டுக்கொண்டிருக்கிற தொழிலாளர்களின் நன்மைக்காக இந்த அரசு என்ன செய்திருக்கிறது என்பதைச் சற்று சிந்திக்கவேண்டும். நிச்சயம் இதற்கு இரவு பகலாக உழைத்து இன்று பெரிய லாபத்தை அடைவதற்கு காரணமாக இருந்த தொழிலாளர்கள் மிகவும் பரிதாபகரமான நிலையில் இருக்கிறார்கள். அவர்களுடைய ஊதிய நிலை, உத்தியோக நிலைமைகள், மற்றும் காரியங்களைப் பார்த்தால் இந்த மாநிலத்தில் இதைவிட அதிக மோசமான நிலையில் எந்தத் தொழிலாளர் இனமும் இல்லை என்று கூறினால் நிச்சயம் அது மிகையாகாது. மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் பல திட்டங்களை வகுத்திருக்கிறார்கள். தொழிலாளர்களைச் சேர்ந்தக்காரர்களாக ஆக்கியிருக்கிறேன். இந்த இலாகாவிற்கு அவர்கள் சொந்தக்காரர்களாகி விட்டார்கள். இந்த இலாகாவின் உடைமைதாரர்கள் யார் என்று சொன்னால் தொழிலாளர்கள் தான் என்று பெருமைப்பட்டுக் கொள்ளலாம்.

இன்னும் ஊக்க போனஸ், அட்டெண்டன்ஸ் போனஸ், கலெக்ஷன் போனஸ் என்று பல போனஸ் திட்டங்களை வைத்திருக்கிறேன் என்றெல்லாம் அமைச்சர் அவர்கள் கூறினால் கூட, அன்றாட வாழ்க்கையில் தொழிலாளர்கள் திருப்தியாக இருக்கிறார்களா, தொழிலாளர்கள் தங்களுடைய வாழ்க்கைத் தரத்தை நடத்துவதற்கு இந்த இலாகா அவர்களுக்குக் கொடுக்கிற ஊதியம் போதுமா என்று சற்று சிந்தித்துப் பார்க்க வேண்டும்.

பல்வேறு சந்தர்ப்பங்களில் அமைச்சர் நமது அண்டை மாநிலங்களைச் சுட்டிக் காட்டுவார்கள். பஸ் ஃபோரைச் சொல்லப்போனால், பார்த்தீர்களா, அந்த மாகாணத்தில் 5 பைசா, இந்த மாநிலத்தில் 6 பைசா, நமது மாநிலத்தில் தான் 3 காசு என்று கூறுவார்கள். நான் கேட்கிறேன். தொழிலாளர்களைப் பொறுத்த வரையில் கேரள மாநிலத்தின் நிலையை நீங்கள் சற்று ஒப்பிட்டுப் பார்த்தீர்களா? அங்கு அவர்கள் கொடுக்கிற ஊதியத்தைக் கொடுக்க நீங்கள் கடிமைப்படவில்லையா? லாபத்தை அடைந்திருக்கிறார்கள். யார் காரணமாக லாபத்தை அடைந்தார்கள். தொழிலாளிகளை உரிஞ்சி லாபம் சம்பாதிக்கும் பிற்போக்கு முதலாளிகளைவிட அதிக பிற்போக்குக் கொள்கையை தொழிலாளர்களின் மீது கடைப்பிடிப்பதன் காரணமாகத் தான் இந்த லாபத்தை அடைந்திருக்கிறீர்கள்.

தொழிலாளர்களைப் பிசைந்து இந்த சமதர்ம சமுதாயத்தில் இந்த மாநிலத்தில் இந்த லாபம் தேவை தானா என்று நான் கேட்கிறேன். விபாபாரத்தை லாபத்தை பெருக்கிக் கொள்ளலாம். ஆனால் அரசுக்கு லாபம் வருகிறது என்றால், நியாயமான முறையில் லாபம் கிடைத்தால் தான் பாராட்ட முடியுமே தவிர வேறு இல்லை. இந்த லாபம் அராங்கத்தின் திறமை இல்லாத கிடைக்கவில்லை. அன்றிருந்த போக்குவரத்து இலாகா அமைச்சர் தாங்கள் ஒரு கோடி ரூபாய் லாபம் அடைந்துவிடுவோம் என்று சொன்னார்கள். இன்றிருக்கும் அமைச்சர் அதை நினைவேற்றிவிட்டார்கள். அந்த அமைச்சரைப்பற்றி நாம் எண்ணலாம், அவர் வியாபாரம் தெரிந்தவர், மகளுகடைய நலனைக் கருதாமல் அவர் அப்படி கூறியிருக்கலாம், ஆனால்,

1974 மார்ச் 15]

[திரு. ஜே. ஜேம்ஸ்]

இன்றைய அமைச்சர் தொழிலாளர்கள் மீது, மக்கள் மீது முற்போக்கு கருத்துக்களைக் கொண்ட அமைச்சர் என்றாலும் கூட, இந்தக் கொள்கையை நான் நிச்சயம் பாராட்டுவதற்கில்லை என்று கூறிக் கொள்கிறேன்.

இன்னும் கூறப்போனால் லாபம் அடைந்தாலும், போக்கு வரத் துல்லாகாவில் மக்களுக்கு வசதிகள் இருக்கின்றனவா, தனியார் துறையின இந்தத் போக்குவரத்து செயல்பட்டுக் கொண்டிருந்தபொழுது அதில் பிரயாணம் செய்த பொது மக்கள் அன்றிருந்த அளவுக்கு திருப்தியோடு இருக்கிறார்களா, அந்த அளவுக்காவது திருப்தி அடைந்திருக்கிறார்களா என்று சற்று சிந்தித்துப் பார்க்கவேண்டும். அன்று 50 பிரயாணிகளை ஏற்றிச் சென்ற பஸ்—இன்று கூட தனியார் பஸ்களில் 50 லீட்கள் என்றால் 50 பிரயாணிகள் தான் அதில் பிரயாணம் செய்கிறார்கள். இன்று 200 பிரயாணிகளை ஏற்றிச் செல்கிறது.

நமது மாநிலத்தில் உள்ள அரசு நிறுவனத்தில் ஒடுகின்ற பஸ்களைப் பார்த்தால் யார் யாத்திரை செய்கிறார்கள். மனிதர்களா என்று தோன்றுகிறது. சாக்கு மூட்டைகளை அடைத்துக்கொண்டு லாரிகளில் போகிறார்களா என்ற சந்தேகம் வரக்கூடிய அளவுக்கு 60 லீட்கள் உள்ள பஸ்ஸில் 200 பாலெட்டுசர்ஸ் ஏற்றிக்கொண்டு போகிறார்கள், அந்த நிலைமையில் உள்ளே இருக்கிறவர்கள் மூச்சு விடுவதற்குக் கூட இடம் இருக்கிறதா என்று சற்று சிந்தித்து பார்க்க வேண்டும். இந்த லாபம் எதற்காக? நாட்டுமக்களுக்குக்காக நாம் லாபத்தை அடைகிறோம் என்று. சொன்னால் எந்த முறையில் நாம் அந்த லாபத்தைப் பெற்றிருக்கிறோம் என்ற சற்று சிந்திக்கவேண்டும். அமைச்சர் அவர்கள் தாராளமாகக் குறிப்பிட்டார்கள், லாப நோக்கம் மட்டும் இல்லை என்று வேறு எந்த நோக்கம் இருக்கிறது? மக்கள் நன்மை நோக்கம் இல்லை, தொழிலாளர்கள் நலமை நோக்கம் இல்லாமல் அடைந்திருக்கிற லாபத்தை நிச்சயம் வரவேற்க இயலாது என்று நான் கூற விருப்புகிறேன்.

அடுத்தபடியாக பஸ்வேறு கழகங்களை தாங்கள் அமைத்திருக்கிறோம் என்று கூறினார்கள். அவைகள் திறமையாக செயல்படுகின்றன என்றும் கூறினார்கள். அயல் நாட்டிலும் இண்டர்நேஷனல் ரிகார்டு சிருஷ்டித்திருப்பதைப் பற்றிக் கூறினார்கள். சேரன் போக்குவரத்துக் கழகத்தைப் பற்றிக் கூறினார்கள். சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம் ஆரம்பிக்கும்பொழுது 122 பஸ்கள் இருந்தன, 122 பஸ்களில் இப்பொழுது 60 பஸ்கள் ஓடாமல் ஷெட்டில் நிற்கின்றன என்பது அமைச்சர் அவர்களுக்குத் தெரியுமா?

அதுமட்டுமல்ல. கட்டபொம்மன் கார்ப்பரேஷன் இருக்கிறது. 400 பஸ்கள் என்று ரிகார்டில் இருக்கிறது. ரோடில் ஒடுகின்ற பஸ்கள் எத்தனை என்று அமைச்சர் அவர்களுக்குத் தெரியுமா? நிச்சயமாக இல்லை. இது வரையிலும் கட்டபொம்மன் கார்ப்பரேஷன் அரசு நிறுவனமாக இருந்த பொழுது ஐயரின்ட் டைரக்டர் அலுவலகத்தில் ஒரு போர்டு இருந்தது. அதாவது 400 பஸ்கள், ஷெட்யூல்டு பஸ்கள் எத்தனை, டிரிப்கள் எத்தனை என்ற விவரங்களைக் குறிக்கின்ற ஒரு போர்டு இருந்தது. சாதாரணமாக

[திரு. ஜே. ஜெய்ஸ்]

[1974 மார்ச் 15]

பிரேக்டவுன் ஆன பஸ்கள், ஓடாத பஸ்கள் என்று சொன்னால், 400-ல் 5, 10 பஸ்கள் தான் இருக்கும். இன்றையதினம் 400 பஸ்களில் 80, 100 பஸ்கள் ஓடாத நிலையில் இருக்கிறது. ஒரு வேளை அந்த எண்ணிக்கையை போர்டில் காட்டவேண்டியவரும், சொல்லவேண்டிய அவசியம் ஏற்படும் என்று கருதி, அந்த போர்டையே அகற்றிவிட்டார்கள் என்ற நிலை உருவாகிறது என்று சொன்னால் எந்த அளவுக்கு இந்தக் கார்ப்பரேஷன் நாம் பாராட்டுவது என்று நான் கேட்கிறேன். அமைச்சரவர்கள் சிறப்பாக கார்ப்பரேஷன்கள் செயல்படுகின்றன என்று சொன்னாலும், நிச்சயமாக அப்படி இல்லை என்பதனை நான் கூறிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

அதுமட்டுமல்ல. அடிக்கடி இப்பொழுது நாம் பார்க்கிறோம். ஒரே நம்பர் உள்ள பல டிக்கட்டுகள் போடப்படுகின்றன. இது எங்கிருந்து வருகிறது? இந்த முறையிலே போய்க்கொண்டிருந்தால் இது எங்கே நம்மைக் கொண்டுபோய் விடும் என்று நாம் சற்று சிந்திக்க வேண்டும். இந்த அரசு டிக்கட்டுகளை அடிக்கிறது. அது போன்று இன்னொரு மெஷினரி டிக்கட்டுகளை அடித்து விநியோகம் செய்துகொண்டிருக்கிறது. இந்த நிலை பஸ்ஸிக் செக்டாரில் இருந்தால், அது நாட்டுக்கு நல்லதா இந்த கார்ப்பரேஷனுடைய கதி என்ன ஆகும் என்று சற்று சிந்திக்க வேண்டும்.

அடுத்தபடியாக, எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்களைப் பற்றிச் சொன்னார்கள். 1967 வரையிலும் எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்கள் தேசியமயமாவது மிகவும் மெதுவாகச் சென்று கொண்டிருந்தது. அடிக்கடி அறிக்கையில் பார்க்கிறோம், இப்பொழுதும் இருக்கிறது. 1967 வரையிலும் இந்த மாநிலத்தில் ஓடின எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்களுக்கும், இன்று ஓடுகின்ற எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்களுக்கும் “எஸ் தேர் எனி கம்பாரிஸன்” என்று நான் அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்கிறேன். இந்த நாட்டு மக்கள் அதைப்பற்றி சொல்வார்கள். அன்று எந்த அளவுக்கு பாராட்டக்கூடிய அளவுக்கு எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்கள் இந்த மாநிலத்தில் ஓடிக்கொண்டிருந்தன? கரெக்ட் டைம், டிரிப் ஷெட்யூல், டிரிப்களெல்லாம் எந்த அளவுக்கு உழுங்காக செயல்பட்டுக்கொண்டிருந்தன. இன்று எக்ஸ்பிரஸ் பஸ் ஸ்டாண்டைப் பார்த்தால் சில சமயங்களில் ஒரு திருவிழா போல் காட்சி அளிக்கிறது.

காலை 5 மணிக்கு பஸ் புறப்பட வேண்டுமென்றால், மாலை 4 மணி வரையிலும் போகவில்லை. காரணம் என்னவென்று சொன்னால் வர வேண்டிய பஸ் வரவில்லை. கன்னியாகுமரியிலிருந்து பஸ் வரவில்லை. சென்னையிலிருந்து பஸ்ஸை கோவைக்குத் திருப்பி விடுகிறார்கள். சேலத் திற்கு திருப்பிவிடுகிறார்கள். அதற்கு ஒரு ஷெட்யூல் இருக்கிறது. அந்த ஷெட்யூலை ஒழுங்காக கடைப்பிடிக்க வேண்டும். இந்த பஸ்களில் போகும் மக்கள் பல காரியங்களுக்காகச் செல்கிறார்கள். அவர்களுடைய பிவினைஸ் க்கு வேண்டி செல்கிறார்கள். ஸ்றிப்பிட்ட டயத்தில் பஸ்கள் புறப்படவில்லை என்று சொன்னால், அதனால் ஏற்பட இருக்கும் நஷ்டத் திற்கு யார் உத்தரவாதம்? இந்த அரசு உத்தரவாதம் செய்யுமா? அவர்களுக்கு ஏற்படுகின்ற நஷ்டத்தை அரசாங்கம் கொடுக்குமா? (மணி அடிக்கப்பட்டது).

1974 மார்ச் 15]

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : பத்து நிமிடங்களுக்கு மேலே கொடுக்க முடியாது.

திரு. ஜே. ஜேம்ஸ் : கவர்ன்மெண்டுக்கு பிரயோசனமாக இருக்கக்கூடிய காரியங்களைச் சொல்கிறேன். பிரயோசனப்பட வேண்டாம் என்றால் நிறுத்தி விடுகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : இந்த டிமாண்டு விவாதத்திற்கு ஒரு நாள் தான் டைம். எல்லோரும் பேசவேண்டியிருக்கிறது. இருக்கிற நேரத்தை பேசுகிறவர்களுக்கு பகிர்ந்து கொடுக்க வேண்டியிருக்கிறது. சீக்கிரம் முடித்துவிடுங்கள்.

திரு. ஜே. ஜேம்ஸ் : இவற்றையெல்லாம் நான் எடுத்துச் சொல்கிறேன் என்றால் மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களை நான் குறைகூறவேண்டும் என்று சொல்லவில்லை. அவர்களுடைய கொள்கைகளை நான் வரவேற்கிறேன். முற்போக்குக் கருத்துக்களை நான் வரவேற்கிறேன். ஆனால், இன்று இருக்கிற செயல்முறைகளைப் பார்த்தால், நிச்சயம் எந்த அளவுக்கு உயர்ந்த எண்ணங்கள் இருக்கின்றனவோ அந்த அளவுக்கு செயல்முறை தாழ்ந்து இருக்கிறது என்று நான் குறிப்பிட்டுச் சொல்வதற்குத் தான் இவற்றையெல்லாம் நான் கூறினேன். (மணி அடிக்கப்பட்டது). இன்னும் 10 நிமிடங்களில் முடித்துவிடுகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : முடியாது. உங்களுக்கு மாத்திரம் 15 நிமிடம் கொடுக்கிறேன். சக்கரம் முடித்துவிடுங்கள். மற்றவர்களுக்கெல்லாம் இனி 10 நிமிடங்கள்தான் கொடுக்கப் போகிறேன்.

(முற்பகல் 10:30)

திரு. ஜே. ஜேம்ஸ் : இன்று 4, 5 டிமாண்டுகள் இருக்கின்றன. ஆகவே, கொஞ்சம் அதிக நேரம் கொடுங்கள்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : பிவினஸ் அட்வைஸரி கமிட்டியில் முடிவு செய்தபடிதான் அலுவல்களை நடத்த முடியும். இவ்வளவு டிமாண்டுகளும் இன்றைக்கு முடியவேண்டும். அதற்குத் தகுந்தமாதிரி தான் நேரம் ஒதுக்க முடியும்.

திரு. ஜே. ஜேம்ஸ் : அடுத்தபடியாக, அடிக்கடி வேலை நிறுத்தம் ஏற்படுகிறது என்று அமைச்சரவர்கள் சொன்னார்கள். போக்குவரத்துத் துறையில் அடிக்கடி வேலை நிறுத்தம் நடைபெறுகிறது என்றால் உண்மையில் அது வரவேற்கத்தக்கது அல்ல. தொழிலாளர்கள் அவஸ்தை படுவதினால்தான் வேலை நிறுத்தம் செய்கிறார்கள் என்பதையும் அமைச்சரவர்கள் உணரவேண்டும். ஆகவே, தொழிலாளர்களின் பிரச்சனைகளை மனிதாபிமானத்தோடு அணுகி, பிரச்சனைகள் தீருவதற்கு நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும்.

[திரு. ஜே. ஜேம்ஸ்]

[1974 மார்ச் 15]

நேற்றையதினம் பேசும்போது கூட தொழிலாளர்கள் பிரச்சனைகளை கருணையோடு அணுகுகிறோம் என்று சொன்னார்கள். நான் கேள்விப்பட்ட வரையில், தண்டையார்ப்பேட்டையில் 7 மாதங்களுக்கு முன்னால் ஒரு சிறிய சச்சாவு ஏற்பட்டு, அதன் காரணமாக 98 தொழிலாளர்களை போலீஸார் கைது செய்து, வழக்கு பதிவு செய்து, இன்னும் வழக்கு முடியவில்லை; தொழிலாளர்களை சஸ்பெண்ட் செய்திருக்கிறார்கள். இந்த அளவுக்கு அரசாங்கம் போனால் நிச்சயமாக இதை தொழிலாளர்கள் அரசாங்கம் என்று சொல்ல முடியாது. ஒன்றில், வழக்கு பதிவு செய்திருந்தால், விரைவிலே அதை டிஸ்போஸ் செய்திருக்க வேண்டும். இல்லாவிட்டால் வழக்கை வாபஸ் வாங்கியிருக்க வேண்டும். எந்தவிதமான காரணமும் இல்லாமல் 7 மாத காலமாக வழக்கை டெண்டி சலவைத்திருப்பது பாராட்டுக்குரியது அல்ல என்பதை இந்த நேரத்தில் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, டயர் போன்ற பொருட்கள் தட்டுப்பாடு இல்லாமல் கிடைப்பது பற்றி பரிசீலனை செய்ய பல கமிட்டிகள் இருப்பதாக இந்த அறிக்கையில் இருக்கிறது. எந்த அளவுக்கு இந்தக் கமிட்டிகள் செயல்படுகின்றன என்பதை அமைச்சரவர்கள் சிந்திக்க வேண்டும். லாரி, கார் போன்றவைகளுக்கு டயர் ஒரு குறிப்பிட்ட விலைக்கு கிடைக்கவில்லை. ஆனால், பிளாக்மார்க்கெட்டில் நிறைய கிடைக்கிறது. குறிப்பாக நாகர்கோவில் பகுதியில் லாரிகளுக்கு டயர் கிடைப்பது கஷ்டமாக இருக்கிறது. அங்கு இருக்கிற கமிட்டி ஒழுங்காகச் செயல்படவில்லை. டைரஸ் அக்கவுண்ட் ஒழுங்காக சப்மிட் செய்யவில்லை. அதையெல்லாம் அரசாங்கம் கவனித்து, இப்படிப்பட்ட பற்றாக்குறையாக இருக்கின்ற பொருட்கள் எல்லாம் ஒழுங்காக கிடைப்பதற்கு வழிவகைச் செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, டாக்சி வைத்திருப்பவர்கள் இன்றையதினம் எந்த அளவுக்கு சிரமப்பட்டுக்கொண்டிருக்கிறார்கள் என்பதை நாம் பார்க்கிறோம். அவர்களைப் பாதுகாக்க வேண்டியது இந்த அரசாங்கத்தின் கடமையாகும். மத்திய அரசாங்கம் ஆயில், பெட்ரோல் போன்றவைகளுக்கு விலையை ஏற்றுகிறது. மாநில அரசாங்கம் டாக்சிகளை கூட்டியிருக்கிறது. அதனால் டாக்சிக்காரர்கள் மிகவும் கஷ்டப்படுகிறார்கள். அவர்களடைய கஷ்டத்தைப் போக்கவேண்டியது அரசின் கடமை. அதற்கு அரசாங்கம் அவர்களுக்கு “சப்ஸிடைஸ்ட் ரேட்டில்” பெட்ரோல் முதலியவற்றை வழங்கவேண்டும்.

THE HON. THIRU S. RAMACHANDRAN: The hon. Member says that the State Government have enhanced the tax for the taxis and auto-rickshaws. It is not the case.

திரு. ஜே. ஜேம்ஸ் : டயர், ஆயில், பெட்ரோல் போன்ற பொருட்களுக்கு மத்திய அரசாங்கம் விலையை உயர்த்துகிறது. மாநில அரசாங்கம் விலையை உயர்த்தாவிட்டாலும் வரியை உயர்த்துகிறது. அதனால் டாக்சிக்காரர்கள் மிகவும் அவல நிலையில் இருக்கிறார்கள். லாரிகளிலும், பஸ்ஸுகளிலும் ஓரளவு கட்டணத்தை உயர்த்தி சரிக்கட்டிவிட்டலாம்; ஆனால்

1974 மார்ச் 15]

[திரு. ஜே. ஜேம்ஸ்]

டாங்ஸிமில் இப்படி செய்வது அவ்வளவு சாத்தியமல்ல இன்றைய சூழ்நிலையில் டாக்கி ஒரு எசன்ஷியல் பொருளாக மாறியிருக்கிறது. ஏனென்கள்தான் அதிகமாக டாக்கிகளை உபயோகப்படுத்துகிறார்கள். ஆகவே, அரசாங்கம் டாக்கிகளுக்கு சப்ளைஸ்ட் ரேட்டில் அத்தியாவசியப் பொருட்களை சப்ளை செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, ஸ்டேஷனரி அண்டு பிரிண்டிங் பற்றி சில வார்த்தைகளை கூற விரும்புகிறேன். அரசாங்க அச்சகங்களில் குறிப்பிட்ட காலத்திற்குள் அரசாங்க ரிக்கார்டுகளை இப்போது அச்சிட்டு வழங்க முடியாத நிலை இருக்கிறது; மிகவும் காலதாமதம் இருக்கிறது. ஆகவே, இப்போது இருக்கின்ற அச்சகங்கள் போதாது. அச்சடிக்கும் வேலையை துரிதப்படுத்தி, குறிப்பிட்ட காலத்தில் அரசாங்க ரிக்கார்டுகள் கிடைப்பதற்கு ஒவ்வொரு மாவட்டத்திலும் ஒரு பிரஸ் அமைக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

கடைசியாக நான் குறிப்பிட விரும்புவது, இந்த அச்ச நிலையங்களில் பணியாற்றும் தொழிலாளர்களுக்கு இப்போது கொடுக்கின்ற ஊதியம் நிச்சயமாக போதாது. அதை ரிவைஸ் செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொண்டு, என்னுடைய உரையை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : இன்று 14 பேர்கள் பேசுவதற்கு பெயர் கொடுத்திருக்கிறார்கள். இந்த 14 பேர்களும் பேசிய பிறகு அமைச்சர் பதிலளிக்க வேண்டும். இருப்பது இன்னும் 3 மணி நேரம். ஆகவே, ஒவ்வொருவருக்கும் 10 நிமிடங்களுக்கு மேல் வராது; அதற்குள் தங்களுடைய உரையை முடித்துக்கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

*திரு. ஏ. ஆர். சுப்பையா : தலைவரவர்களே, இன்றைக்கு இந்த மன்றத்திலே மாண்புமிகு அமைச்சரவர்களால் தாக்கல் செய்யப்பட்டிருக்கின்ற மானிய கோரிக்கைகள் மீது என்னுடைய கருத்துக்களைச் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

இந்த போக்குவரத்துத் துறையில் 97 லட்சம் ரூபாய் லாபம் வந்திருக்கிறது என்று அமைச்சரவர்கள் சொன்னார்கள். அதற்குக் காரணத்தையும் சொன்னார்கள். சேரன் போக்குவரத்துக் கழகத்தினால்தான் லாபம் வந்திருக்கிறது என்று சொன்னார்கள். டெக்னோகிராப்டுக்கு அதிக முக்கியத்துவம் கொடுத்தால்தான் போக்குவரத்துத் துறையில் லாபம் கிடைக்கும் என்பதையே நீண்டகாலமாக நான் சொல்லியிருக்கிறேன். நம்முடைய அமைச்சரவர்கள் டெக்னோகிராப்டைப்பற்றித் தெரிந்தவர்கள். ஆகையால் அதற்கு அதிக முக்கியத்துவம் கொடுப்பார்கள் என்று நினைக்கிறேன். அப்படிச் செய்தால்தான் பல நல்ல காரியங்களைச் செய்ய வாய்ப்பு இருக்கும்.

போக்குவரத்து இலாகாவில் இன்று பல கார்ப்பரேஷன்கள் இருக்கின்றன. இந்த கார்ப்பரேஷன்கள் ஒழுங்காகச் செயல்பட ஆங்காங்கே ஒரு அட்வைசரி கமிட்டி போட வேண்டும். இன்றைக்கு இருக்கிற நிலைம,

[திரு. ஏ. ஆர். சுப்பையா]

[1974 மார்ச் 15]

மனு கொடுத்தாலும், வேறு குறிப்பு காகிதம் கொடுத்தாலும் பதில் வர மிகுந்த காலதாமதம் ஏற்படுகிறது. ஆங்காங்கே அட்வைசரி கமிட்டி இருந்தால் இந்த காலதாமதம் தவிர்க்கப்பட்டு, தகுந்த நடவடிக்கை எடுக்க ஏதுவாகும்.

பிரயாணத்திற்கு எந்த நேரத்திலும் தடை இருக்கக்கூடாது. இன்றைக்கு போக்குவரத்திற்காக பேருந்துகளை அதிகமாக நம்பியிருக்கிறோம். அதிலும் டாக்சிகளில் போவதற்குள்ள வாய்ப்பு குறைந்து விட்டது. காரணம் “ஃபியூலின் விலை ஏற்றம்” அதுமட்டுமல்லாமல் டயர் போன்ற பொருட்களும் கிடைப்பது கஷ்டமாக இருக்கிறது. அவைகளுக்கு அதிக விலை கொடுக்க வேண்டியிருக்கிறது. இந்த டயர் இல்லாத காரணத்தால் பல பஸ்கள் கூட ஓட முடியவில்லை. இவைகளை எல்லாம் சரி செய்வதற்கு நம்மிடம் ஒரு திட்டம் இருக்க வேண்டும். டி.வி.எஸ். நிறுவனத்தில் 7 தடவை “ரீ பர்ட்” செய்கிறார்கள். அம் மாதிரியான ஒரு திட்டத்தை அரசாங்கம் வகுத்து, டயர் இல்லாமல் பஸ்கள் ஓடவில்லை என்ற குறையைப் போக்க வேண்டும்.

இன்றைக்கு பல பஸ்களை ஓடவிட்டிருக்கிறோம். போகிற பஸ்கள் எப்போது வரும் என்று தெரியவில்லை. டயர் இல்லை; தளவாடம் இல்லை என்ற காரணத்தைச் சொல்கிறார்கள். இந்தத் தட்டுப்பாட்டினால் ஆங்காங்கே பேருந்துகள் நின்றுவிடுகின்றன; அதனால் பிரயாணிகள் மிகவும் கஷ்டப்படுகிறார்கள். இந்தக் கஷ்டத்தை நீக்குவதற்கு “ஹயரிங் பஸ் இன் நீடி டைம்ஸ்” என்ற முறையை கையாள வேண்டும். எங்காவது பஸ் நின்று விட்டால் உடனே ஹையர் பஸ்ஸை பிடித்து பிரயாணிகளுக்கு கஷ்டம் இல்லாமல் செய்துவிடலாம். தடையில்லாமல் பிரயாணம் செய்வதற்கு ஒரு வழி ஏற்படும். அதை பரிசீலிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இன்றைக்கு பஸ்களிலே ஏற்படுகின்ற இட நெருக்கடியினாலும், காலாகாலத்தில் தடையில்லாமல் பிரயாணம் செய்வதற்கு வழியில்லாமலும் இருப்பதினால் மக்களுக்கு ஒரு வெறுப்பு ஏற்படுகிறது. அவர்களுக்கும் “ஃபிரஸ்டிரேஷன்” உண்டாகிறது. ஆகவே, மக்களுக்கு சௌகரியம் இல்லை என்ற எண்ணம் ஏற்படக்கூடாது. அதற்கு ஆவன செய்ய வேண்டும். அவர்களின் வெறுப்பை தவிர்க்க வேண்டும்.

இன்றைக்கு போக்குவரத்தில் 7 யூனிட்கள் இருக்கின்றன. ஒன்று அரசாங்கத்திடமும் மற்றுமுள்ள 6 கார்ப்பரேஷன்களாகவும் இருக்கின்றன. இந்த ஒன்று மட்டும் ஏன் தனியாக இருக்க வேண்டும் என்பதையோசித்துப் பார்க்க வேண்டும். அதுமட்டுமல்லாமல் இன்னும் தனியார் பஸ்களும் இருக்கின்றன. இவை இல்லாமல் எல்லாவற்றையும் நாட்டுடைமையாக்கி, ஒரே மாதிரியான அமைப்பின்கீழ் கொண்டு வந்து விட வேண்டும். இன்னொன்றையும் சொல்ல விரும்புகிறேன். 1972-ல் இருந்த நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட இந்தத் திட்டத்திற்கு இன்னும் “சர்வீஸ் ரூல்ஸ்” எதுவும் இல்லை. ஆகவே, இதற்கு உடனடியாக சர்வீஸ் ரூல்ஸ் வைத்தாக வேண்டும்.

1974 மார்ச் 15]

[திரு. ஏ. ஆர். சுப்பையா]

இன்னொன்று சொல்ல வேண்டும். போக்குவரத்து இலாகாவில் பணியாற்றுவதற்கு எலக்ட்ரிசிட்டி போர்டு, ஹவுசிங், லேபர் டிப்பார்ட்மென்ட், பிஷரிஸ் டிப்பார்ட்மென்ட் போன்ற இடங்களிலிருந்து உயர் பதவிகளுக்கு ஆளை நியமனம் செய்கிறார்கள். அப்படி 31 பேர்கள் வந்திருப்பதாகத் தெரிகிறது. அது கூடாது. அதனால் இந்தத் துறையிலே பணியாற்றுகிறவர்களுக்கு பதவி உயர்வு கிடைப்பதற்கு வாய்ப்பு இல்லாமல் போய்விடுகிறது. ஆகவே, இந்த முறையை தவிர்க்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தப்படியாக, இந்த பஸ் கார்ப்பரேஷன்களுக்கு எல்லாம் ஒரே “ஹோல்டிங் கம்பெனி” இருக்க வேண்டும். இல்லை என்றால் ஏதாவது ஒரு இடத்தில் இருக்கக்கூடியவர்கள் அதிக பயனடைவார்கள்; மற்றவர்களுக்கு அந்த பயன் கிடைக்காமல் போய்விடும். உதாரணமாக சேரன் போக்குவரத்தில் 45 லட்சம் லாபம் என்றார்கள். மற்ற இடங்களிலும் நல்ல முன்னேற்றம், லாபம் இல்லை. ஆதலால் எல்லா கார்ப்பரேஷன்களையும் இணைத்து ஒரு ஹோல்டிங் கம்பெனியாக வைத்தால் தகுதியானவர்களைப் பரிமாறிக் கொள்வதின் மூலம் ஒரேவிதமான பலன் கிடைக்கும். ஆகவே, இந்த முறையை அமல்படுத்த முடியுமா என்பதை ஆராய வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, பாடி பில்டிங் செய்கிறோம். இப்போது டி.வி.எஸ். போன்ற நிறுவனங்களிடம் கொடுத்து இந்த வேலையைச் செய்ய சொல்கிறோம். இந்த முறை அவ்வளவு பொருத்தமுடையதாக இல்லை. நாம் படித்தவர்களுக்கு வேலை கொடுக்க வேண்டும். அவர்களை ஊக்குவிக்க வேண்டும். அதற்காக நம்முடைய பஸ்களுக்கான பாடி பில்டிங்லை நாமே செய்ய வேண்டும். அதற்கு ஏற்பாடு செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இதுபோக இன்னும் நமக்கு வொர்க்ஷாப் அதிகம் இல்லாததால் பல கஷ்டங்கள், குறைபாடுகள் இருக்கின்றன. தனியார் வொர்ச்ஷாப் வைக்க அனுமதி கேட்டால் அனுமதி இல்லையென்று சொல்கிறார்கள். அநேக ஜீப்புகள் இன்றைக்கு இருக்கிற வொர்க் ஷாப்புகளில் ஆறு, ஏழு மாதங்களாக கிடக்கின்றன. குறைந்த பட்சம் ஆட்டோமோபைல் என்ஜினியரிங் படித்தவர்கள் வொர்க் ஷாப் வைக்க முன்வந்தால், அவர்களுக்கு உதவிசெய்து—நிறைய தனியார் வொர்க்ஷாப்புகளை ஏற்படுத்தினால்தான் காலதாமதத்தைத் தவிர்க்க முடியும். அதற்கு வேண்டிய ஏற்பாடுகளை செய்வதோடு, டெக்னோகிராப்ட் புத்தகப்படுவதன் மூலமாகத் தான் இந்த இலாகா மேலும் நல்ல முறையில் செயல்படும் என்று சொல்லிக்கொண்டு என் பேச்சை முடித்துக் கொள்கிறேன்.

DR. H. V. HANDE: Hon. Mr. Speaker, Sir, in support of the cut motions given on behalf of our party, I would like to state a few things.

[Dr. H. V. Hanke]

[1974 மார்ச் 15]

First of all, the Hon. Minister for Transport has attempted to give a rather rosy picture of the state of affairs but I would like to submit that while I appreciate the efforts he has been making to improve the working conditions of the transport system, I cannot share his enthusiasm that things are as fine or as rosy as he has attempted to paint. The Hon. Minister has stated in his speech that the financial year 1973-74 would close with a pre-tax profit of Rs. 91 lakhs. I would like to state that if you were to deduct the tax, the profit would be very much less. What is the ultimate sacrifice which the poor passengers have to undergo for the transport system getting this profit? Is the Hon. Minister aware of the fact that lakhs of passengers utilising the transport system are undergoing great sacrifices, they are packed like sardines in buses? With great difficulty they have to travel in the bus. That is why I have also given a cut-motion No. 79 which states :

அரசாங்க நகரப் பேருந்துகளில் அதிகமான அளவு நெரிசல் ஏற்படுவதால் பயணிகளுக்கு ஏற்படும் இன்னல்கள் பற்றி எடுத்துக் கூற

Lot of troubles are taking place. Lot of complaints. I have received. I have raised this question before also. But the Hon. Minister for Transport does not seem to have given thought to this problem. He seems not to be bothered about it. Has he bestowed thought to reduce the discomfort to the travelling public? Has any sincere effort been made in that direction No, nothing. But yet he has given a rosy picture.

Has he told us the steps he was going to take to modernise the entire transport system. He is not only Minister for transport in the City but Minister for the entire transport system in the State. What are his plans to modernise the system? Has he got plans to diversify the transport system? Is it not necessary that the Transport Minister should face the problem of diversification of transport system? Can he solve the problem only by increasing buses? Increasing the buses is one part of the problem. Diversification of traffic is another. Go to any place, Mount Road, General Hospital or any part of Madras City. During the peak hour, buses go at snail speed, fully packed. What are the concrete steps which the Hon. Minister has in mind to modernise the transport system?

1974 மார்ச்]

[Dr. H. V. Hande]

What is the allotment under the Plan for tube railway in Madras City, for a different method of transport? What is the provision for providing link roads? Are they going to be formed? All these things should have been covered, with details and concrete plans, in the speech of the Hon. Minister. But nothing like that had been done. If it had been done, we would have been happy.

The Hon. Minister says that some profit has been made. But that is not sufficient. The Transport Department has failed in its duty. For the past several years I have been mentioning this. But the Hon. Minister and the Transport Department do not seem to be bothered over it.

On the other hand he has given some figures, just to divert the attention of legislators and public. I would like the Hon. Minister to answer some specific charges which I am making. So far as the working of the Transport system for this year is concerned, we will get the revised figures only next year or a couple of years later. I am taking the performance for previous years. The combined account of the State Transport showed a loss of Rs. 46.49 lakhs in 1968-69 and loss of Rs. 106.67 lakhs in 1970-71. The cumulative loss for 3 years is Rs. 206.74 lakhs. What is the reason for the loss? The Government ought to have placed a note on the subject on the table. Have they made any post-mortem examination and found out the causes for loss and have they taken action to see that the loss is not repeated. What they have done is to pack the buses with passengers resulting in untold discomfort to the passengers. Yet the transport in the City shows a loss of Rs. 84 lakhs.

I would like to pinpoint certain other things. The Kanyakumari branch and Central Workshop, Chromepet are progressively losing. The net profit in Kanyakumari branch during 1968-69 was Rs. 4.44 lakhs. It came to just Rs. 50,000 by 1970-71. For the Central Workshop, Chromepet the profit came down from Rs. 4.11 lakhs to Rs. 1.61 lakhs in three years. For Ranithottam there was profit for one year but later on it got decreased. The Hon. Minister has to consider these things. These are the specific problems he has to solve. The fleet strength in Kanyakumari was 304 in

[Dr. H. V. Hande]

[1974 மார்ச் 15]

1969-70; it was increased to 320 in 1970-71 but the effective kilometre operated came down from 270.83 lakhs to 270.1 lakhs. The average vehicle kilometre per day also came down from 280 to 275. This shows that in spite of increase in fleet strength, the vehicle utilisation was unsatisfactory. What are the steps taken to improve vehicle utilisation? The number of vehicles available went up from 1.5 per cent to 5.8 per cent (it increased four times) but the number of scheduled trips was increased by 1.2 per cent. Besides, the number of trips missed and the percentage of trips missed went up substantially? I do not know the mystery. Even last year I made this point. But the Hon. Minister does not seem to be bothered about this. That is another aspect. What I want to pinpoint is that the Department is not at all efficient. It is the duty of the Hon. Minister to see that he tones up the department. That is the specific point I am making.

There is lot of discontent among workers. Has any attempt been made to solve the problem by the Hon. Minister. For instance, I have given a cut motion on Pallavan Pockkuvarathu Kazhagam.

பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழக தண்டையார்பேட்டை பணிமனையைச் சேர்ந்த 98 தொழிலாளர்கள் கடந்த செப்டம்பர் முதல் தற்காலிக வேலை நீக்கம் செய்யப்பட்டு இருத்தல் பற்றி எடுத்துக் கூற

We have represented the matter to the Hon. Minister number of times. But he does not seem to have taken action to solve the problem of 98 persons who have been thrown out of employment. They were victimised by the Police Department people. Some were arrested and some were kept under lock up. This was brought to the attention of the Hon. Minister. There was a traffic hold up. Later on the buses were allowed to go. An assurance was given that the concerned people in the Police Department would be properly dealt with. But what happened was to the contrary. Instead of taking action against the concerned people in Police Department, these poor workers had been proceeded with and they had been thrown out of employment.

மாண்புமிகு திரு ச. இராமச்சந்திரன் : தலைவர் அவர்களே, நான் ஏதோ அஷ்யூரன்ஸ் கொடுத்திருப்பதாகச் சொல்கிறார்கள். அப்படி ஒன்றும் நான் தரவில்லை.

1974 மார்ச் 15]

DR. H. V. HANDE : I did not say it was the Minister, it was an officer ; I think, it was the Director of Transport and an understanding was arrived at between the officer and the workers. I would like to know why in spite of the assurance by the Hon. Minister, 98 workers are victimised. Is it not necessary on the part of the Government to bring the persons responsible to book ? I am not saying there is a rivalry between the Transport Minister and the Minister in-charge of Police , that is, the Chief Minister. I am not saying that and let him not get panicky or worried. Should not the Hon. Minister for Transport see to it that he gets in touch with the Chief Minister on this issue and tries to solve the problem and see that the suspension orders are cancelled ?

Then, we have got the workers petition to the Minister. The Anna Kazhagam has given a number of demands. I have also given a cut motion :

பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழக அண்ணு தொழிலாளர்கள் சங்கத்தின் சார்பில் கொடுக்கப்பட்ட கோரிக்கை மனு குறித்து பரிசீலனை செய்ய வேண்டிய அவசியத்தைப் பற்றி விவாதிக்க என்று கொடுத்திருக்கிறேன்.

I would like to know what steps have been taken with regard to these demands which they have made. One of their requests is :

பல்லவனில் ஓடும் யாவும் பேருந்துகள். எனவே பேருந்துகளில் பணியாற்றுவோரின் அடிப்படைச் சம்பளத்தை ரூ. 200—210 என்று வழங்கவேண்டும்.

That is one. Another request they have made is— தற்பொழுது வழங்கப்படும் ஊக்கப் படி incentive bonus about which the Hon. Minister is making a big issue : ஊக்கப் படி கொடுக்கப்படும்போது, நிரந்தரப் படி சேர்க்கப்படாமல் கொடுக்கப்படுகிறது. They want permanent batta. If there is a reduction in the number of passengers, the conductors and drivers have to lose the normal facilities. I would like the Hon. Minister for Transport to go into that and see what could be done.

Then again in the matter of nationalisation, he has shown good speed. I would like to know when all routes have been taken up and why the route between Rajapalayam and Madurai operated by, Jayavilas Bus Service, Aruppukottai is alone left out. Why do

[Dr. H. V. Hande]

[1974 மார்ச் 15]

they give this protection to this Bus Service? Are the Government interested in this individual is a question which the Hon. Minister has to answer in his reply.

Then, there is the S.M.T. Service, operating in Thanjavur district. It was closed. At the time, an assurance was given by the Hon. Minister that all the employees who have lost their jobs would be taken back by the Cholan Transport. But my information is many of the employees have not been taken back and only those who have been recommended by the S.M.T. have been taken. This is in spite of the fact that the Hon. Minister has given an assurance that all persons would be taken back.

With regard to Printing Press, the Hon. Minister Thiru N. V. Natarajan told in this House when he was in charge of Printing, he gave an assurance on two occasions that a Printing Press would be started in Choolai. But now they have found out a place on an abnormal rent. But for some reason that Press also has not been opened. I would like to know why the Hon. Minister during his reply should not at least give an assurance that the Press would be opened within one or two months. (Mr. Speaker sounded the gong) I trust our Deputy Leader would like to speak about Katta Bomman Transport problems.....

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : திரு. எம்.மண்டிபட்டம் சொல்லி விட்டேன், ஒரு பார்ட்டிக்கு ஓர் உறுப்பினர்தான் வரும் என்று, அவரும் ஒத்துக்கொண்டார்.

Dr. H. V. HANDE: I would once again stress the fact that in spite of all these things—the buses are overcrowded—though there may be profit just now, ultimately it will result in damage to buses. The springs and spare parts will be spoiled very quickly and the life of the buses will be shortened, halved and the ultimate damage would be much greater than the initial profit. Therefore, my earnest request is that the Hon. Minister for Transport should tune up the whole administration and see to it that the losses are avoided. Otherwise, in a short time, we will have to make capital investment and buy more buses. I am afraid the Department has not properly briefed the Hon. Minister on this subject. It should be seen that the life of the bus is not disturbed.

1974 மார்ச் 15]

[Dr. H. V. Hande]

Unless these things are attended to immediately, ultimately there will be loss. I hope and trust that something will be done about these things. Thank you, Sir.

திரு எம். செல்வராஜ்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சரவர்கள் கோரி இருக்கிற இந்த மானியத்தின் மீது என்னுடைய கருத்துக்களைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். பொதுவாக, நம்முடைய அரசு எடுத்திருக்கின்ற நடவடிக்கைகளிலே இந்த அரசினுடைய தொன்கையை நிறைவேற்றுகின்ற முதலிடமாக இன்றைய தினம் போக்குவரத்துத் துறை செயல்பட்டு வருவதை நாம் பராட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறோம். நம்முடைய அரசின் கொள்கையான சோஷலிசத் சித்தாந்தங்களை இந்தத் துறையிலே நிறைவேற்ற வேண்டுமென்பதை முதல் அடிப்படையாக வைத்து, இன்றைய தினம் பராட்டக்கூடிய அளவுக்கு நாம் அவைகளிலே வெற்றி பெற்றிருக்கிறோம்.

(திரு. துரைமுருகன்—தலைமை.)

நம்முடைய அமைச்சரவர்கள் இங்கே கோரிக்கையை பிரேரேபித்தவுடனேயே கடந்த 10 ஆண்டுகளுக்குப் பிறகு நாம் ஏறத்தாழ ரூ. 91 லட்சத்தை ஆதாயமாகப் பெற்றிருக்கிறோம் என்ற நல்ல செய்தியை இந்த அவையிலே தெரிவித்திருக்கிறார்கள். பொதுவாக நாட்டிலே ஒரு அபிப்பிராயம், எந்தத் தொழிலைத் தேசியமயமாக்கினாலும் அந்தத் தொழில் நல்ல முறையில் நடைபெறவில்லையென்ற குற்றச்சாட்டை நாட்டு மக்கள் மத்தியிலே சொல்லிவருவதை நாம் பார்க்கிறோம். அதையெல்லாம் தீவிரமாக எதிர்க்கின்ற வகையிலே, நம்முடைய போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள், எல்லோரும் பராட்டக்கூடிய அளவுக்கு இந்தத் துறையிலே செயல்பட்டு, மற்ற மக்களுக்கு எடுத்துக் காட்டாகக் காரியங்களைச் செய்து காட்டியிருக்கிறார்கள். அவர்களை நான் பராட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். அதுமாதிரிமல்லாமல், பல்வேறு கழகங்களை அமைத்து, அதன்மூலமாக இந்தியத் துணைக்கண்டத்திலே மற்றவர்களுக்கு எடுத்துக்காட்டாக, தொழிலாளிகளுக்குப் பங்கு அளித்து, அவர்களுடைய பிற்காலத்திலே, ஓய்வுக்காலத்திலே, அவர்களுடைய குடும்பம் நிம்மதியாக நடைபெறுவதற்கு வேண்டிய திட்டங்களை எல்லாம் வகுத்திருக்கிறார்கள், செயல்படுத்தி இருக்கிறார்கள். எனவே அப்படிப்பட்ட திட்டங்களை வரவேற்பதை விட்டுவிட்டு, இங்கே சில குறைகளை எல்லாம் எதிர்க்கட்சி நண்பர்கள் எடுத்துச் சொன்னார்கள். அவற்றிற்கு அமைச்சர் அவர்கள் இறுதியிலே பதில் சொல்வார்கள் என்று நான் நம்புகிறேன்.

இந்தத் துறையிலே அவர்கள் செய்யவிருக்கிற காரியங்களை எடுத்துச் சொல்லிவிட்டு, இருக்கிற சில சிக்கல்களையும் எடுத்துச் சொன்னார்கள், அமைச்சர் அவர்கள். இன்றிருக்கிற விலைவாசி காரணமாக நாம் எந்த அளவுக்குப் பாதிக்கப்பட்டிருக்கிறோம் என்றும் சொன்னார்கள். மத்திய

[திரு. எம். செல்வராஜ்]

[1974 மார்ச் 15]

சர்க்கார் சில புதிய வரிக்களைப்போட்டிருப்பதன் காரணமாக வருகின்ற நாட்களிலே பல கஷ்டங்கள் ஏற்படும் என்று சொன்னார்கள். உபயோகப் படுத்துகின்ற சில பொருள்களின் வரி சென்ட் பர்சென்டாக உயர்ந்திருக்கிறது.

அது மாத்திரமல்லாமல், உதிரி உறுப்புகளுக்கெல்லாம் விலை ஏற்றப் பட்டிருக்கிறது. இப்படிப் பல்வேறு சங்கடங்களிருக்கின்றன. இவற்றை எல்லாம் நிறைவு செய்தாக வேண்டுமென்று குறிப்பிட்டார்கள். இதனால், எதிர்காலத்திலே ஆதாயம் குறைந்துவிடும் என்ற சந்தேகம் இருந்தாலும், இந்தத்துறையிலே நல்ல முறையிலே நம்முடைய அமைச்சரவர்கள் பணியாற்றி, நல்ல ஆதாயத்தைக் கொண்டுவருவார்கள் என்ற நம்பிக்கை எனக்கிருக்கிறது.

சென்னையிலே ஓடுகின்ற பஸ்கள் நடத்திலே ஓடுவதைப் பற்றி இங்கே குறிப்பிட்டார்கள். மற்ற மாநிலங்களைப் பார்க்கும்போது, நம்முடைய மாநிலத்திலே நாம் முன்னேறி இருக்கிறோம். தனியார் துறையிலே ஓடுகின்ற பஸ்ஸாக இருந்தாலும்கூட நடத்திலேதான் ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றது. நகர்ப்புறங்களிலே குறிப்பிட்ட மைலேஜ் அவர்களால் ஓட்ட முடியாத காரணத்தால், அம்மாதிரி நடத்திலே ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன. ஏறத்தாழ 239 தடயங்களிலே ரூட்டுகளிலே நாம் ரூ. 106 இலட்சம் நடத்திதிற்குப் பொதுமக்களுடைய சௌகரியத்தைப் முன்னிட்டு, பேருந்துகளை விட்டுக்கொண்டிருக்கிறோம் என்று அமைச்சர் அவர்கள் சொல்கிறார்கள். தனியார்களாக இருந்தால் நிச்சயம் விடமாட்டார்கள், நிறுத்திவிடுவார்கள். அப்படி நம்முடைய நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட பேருந்துகளும் நிறுத்தப்படுமானால் 106 இலட்சம் ரூபாய் வரையிலும் நம்முடைய கார்ப்பரேஷனுக்கு ஆதாயமாக வந்திருக்கும். ஆனால் ஆதாயத்தை மாத்திரம் குறிக்கோளாகக் கருதாமல் பொது மக்களுடைய சௌகரியத்தையும் கவனித்தாக வேண்டுமென்ற முறையிலேதான் இயக்கிக்கொண்டிருக்கிறோம் என்று அமைச்சர் அவர்கள் சொல்லி இருக்கிறார்கள்.

[முற்பகல் 11-00]

நாட்டுடையாக்கப்பட்டதற்குப் பிறகு நமக்கும் தனியாருக்கும் போட்டிகள் இருக்கின்றன. ஏறத்தாழ 10 ஆயிரம் பேருந்துகள் ஓடிக்கொண்டிருப்பதில் ஏறத்தாழ 4,500 பேருந்துகளை அரசின் சார்பிலே ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன. 5 ஆயிரம் பேருந்துகளைத் தனியார் துறையிலே ஓட்டிக்கொண்டிருக்கிறார்கள். ஆனால் அவையெல்லாம் முழுமையாக ஓடுகிறதா என்றால் சந்தேகம்தான். நாட்டுடையாக்கப்படுகின்ற சட்டம் கொண்டுவந்தோம். அதற்குப் பிறகு வழக்குமன்றத்திற்கு அவர்கள் செல்கிறார்கள். வழக்குமன்றங்களுக்குச் சென்று ஸ்டே வாங்கி விடுகிறார்கள். ஸ்டே அவர்கள் கெடாமல் இருக்கின்ற காரணத்தினால் இரண்டு பஸ்களும் ஓடலாம் என்ற நிலைமை வருகிறது. அதன் காரணமாகத் தனியார் துறைக்கும் நட்டம் ஏற்படுகிறது, பொதுத் துறைக்கும் நட்டம் ஏற்படுகிறது என்பதை அவர்கள் கோடிட்டுக் காட்டியிருக்கிறார்கள்.

1974 மார்ச் 15]

[திரு. எம். செல்வராஜ்]

இந்த நேரத்திலே நான் ஒரு யோசனை தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன். பேருந்து உரிமையாளர்கள் சமரஸம் ஏற்படுத்திக்கொள்வதற்குத் தயாராக இருக்கிறார்கள். உங்களுக்கும் நட்பம் ஏற்படும். நமக்கும் நட்பம் ஏற்படும் ஏன் வழக்கு மன்றங்களுக்குச் செல்ல வேண்டும், நாம் சமரஸம் செய்துகொள்வோம் என்று சொல்லி அவர்களோடு பேசித் தீர்ப்பதற்கு நம்முடைய அமைச்சர் அவர்கள் முயற்சிகள் மேற்கொள்ள வேண்டும். அவர்கள் சமரஸம் செய்து கொள்ளத் தயாராக இருக்கிறார்கள் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். தனியார்கள் அநேக தடயங்களை விட்டுக்கொடுத்துவிட்டு வருகிறார்கள்.

போக்குவரத்துத் துறைத் தொழிலாளர்களுக்கு பங்கும் 35 ஆயிரம் தொழிலாளர்களுக்கு ஓய்வூதியச் சலுகையும் கொடுக்கப்பட்டு இருக்கிறது.

அதுமட்டுமல்ல, வேலைவாய்ப்புகளை ஏற்படுத்திக்கொடுக்கின்ற முறையிலே எஞ்ஜினியரிங் பட்டதாரிகளுக்கும், டிப்ளமா படித்தவர்களுக்கும் ஏறத்தாழ மூவாயிரம் பேர்களுக்கு வேலை வாய்ப்பை ஏற்படுத்திக்கொடுத்து இருக்கிறார்கள்.

நம்முடைய அமைச்சர் அவர்கள் பொதுவாக இந்தத் துறையிலே பல நல்ல அம்சங்களை ஏற்படுத்தியிருக்கிறார்கள், எடுத்துக்காட்டாக போக்குவரத்துத் துறை லாபகரமாக ஓடுவது மற்ற மாநிலங்களுக்கு எடுத்துக்காட்டாக இருக்கிறது. மற்ற மாநிலங்களிலே இருந்து நம்முடைய மாநிலத்திற்கு வந்து கண்டு கேட்டு அறிந்துபோகிறார்கள் என்பதை நாம் கண்கூடாகக் காண்கிறோம்.

இறுதியாக நான் சொல்லிக்கொள்ள விரும்புவது எல்லாம் முதல் அமைச்சர் அவர்கள் நிதிநிலை அறிக்கையிலே பஸ் கட்டணத்தை உயர்த்துவதற்கான நிலைமை இருக்கிறது என்பதைக் கோட்டிட்டுக் காட்டியிருக்கிறார்கள். சாமான்களின் விலை ஏறியிருக்கிறது, டீஸல் எண்ணெய் விலை ஏறி இருக்கிறது, ஆயில் விலை ஏறியிருக்கிறது, அதையெல்லாம் மத்திய சர்க்கார் செய்திருக்கிறார்கள், மாநில சர்க்கார் தனியார்களுக்கும் நமக்கும் வரி போட்டிருக்கிறது. இவைகளையெல்லாம் பார்த்தால் ஆதாயம் வருமா என்பது சந்தேகமாகத்தான் இருக்கிறது. பேருந்து உரிமையாளர்கள் எல்லாம் அரசாங்கத்தினிடத்திலே இதைப்பற்றிச் கேட்டுக்கொண்டு இருக்கிறார்கள். இந்தக் கட்டணத்தை 6 பைசா அல்லது 7 பைசா என்று உயர்த்தித் தரவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டிருக்கிறார்கள். பொருள்கள் விலையேறியிருப்பதன் விளைவாக ஏற்பட்டுள்ள நிலைமைகளை வைத்து இதை அரசு பரிசீலனை செய்ய வேண்டும். இதைச் செய்யாத நிலையில் நாமும் பாதிக்கப்படுகிறோம், தனியார்களும் பாதிக்கப்படுகிறார்கள்.

[திரு. எம். செல்வராஜ்]

[1974 மார்ச் 15]

என்னுடைய சொந்தத் தொகுதியிலே ஒரு சர்க்கார் அச்சகம் இருக்கிறது. அங்கே தொழிலாளர்களுக்குள்ள சில குறைபாடுகளைப் பற்றிச் சொல்லி அவற்றை நிறைவேற்றித் தரவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். அங்கே பணியாற்றுகின்ற பல பேர்கள் கண்பர்மேஷன் ஆகாமல் இருக்கிறார்கள். அவர்களுடைய வேலை வாய்ப்பை உறுதி செய்துதர வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அது மட்டுமல்ல, 3-வது ஷிப்டை அந்த அச்சகத்திலே ஏற்படுத்த வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். தமிழ்நாட்டிலே பல ரீஜனல் பிரஸ்களிலே 3-வது ஷிப்டு இல்லாமல் இருக்கிறது, அங்கேயெல்லாம் அதை ஏற்படுத்தினால் வேலை வாய்ப்பைப் பெருக்க முடியும். அதைச் செய்ய வேண்டும்.

இந்தியத் துணைக் கண்டத்தின் அமைச்சரவையில் அமைச்சராக இருந்த மோகன் குமாரமங்கலமும், பெரியார் அவர்களும் இயற்கை எய்தியதால் அன்றைய தினம் விடுமுறை விடப்பட்டது. ஆனால் விருத்தா சலத்திலுள்ள அந்தத் தொழிலாளர்களுக்கு விடுமுறை விடாததால் அவர்கள் அன்றைக்கு வேலைக்கு வரவில்லை. ஆனால் அவர்கள் வேலைக்கு வரவில்லை என்பதால் அந்த இரு தினத்திற்கும் சம்பளத்தைப் பிடிப்போம் என்று சொல்லிக்கொண்டிருக்கிறார்கள். அதையும் விடுமுறையாக அறிவிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

தொழிலாளர்களின் மற்றப் பிரச்சனைகளையெல்லாம் நான் நேரிலே தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். பல சிக்கல்கள் ஏற்பட்ட நேரத்திலே பல தொழிலாளர்கள் போராட்டங்களுக்கு இடையிலேயும் வெற்றிகரமாக இதனை நடத்திக்கொண்டிருக்கின்ற அமைச்சர் அவர்களுக்குப் பாராட்டைத் தெரிவித்துக்கொண்டு அவருக்குத் துணையாக நின்ற அதிகாரிகளுக்கும் பாராட்டை தெரிவித்துக்கொண்டு என்னுடைய பேச்சை முடித்துக் கொள்கிறேன். வணக்கம்.

* திரு. எம். ஏ. லத்தீப் : தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு போக்கு வரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் இந்தத் துறையைச் செம்மையாக நிர்வகித்து வருகிறார்கள் என்பது நாடறிந்த உண்மையாகும். அவர்கள் இந்தப் பொறுப்பினையேற்றுக் கொண்டதற்குப் பிறகு இந்தத் துறையிலே நாம் பல்வேறு முன்னேற்றங்களைக் கண்டிருக்கிறோம் என்பதை இன்றைக்கு நாம் ஏதும் ஏற்றுக்கொண்டிருப்பது உண்மையாகும். இந்தத் துறையை இன்றைக்கு முழுமையாக ஒரு பொதுத் துறையாக மாற்ற வேண்டுமென்ற ஒரு கொள்கையை எங்களைப் போன்றவர்கள் ஆதரிக்கக் கடமைப்பட்டிருக்கிறார்கள்.

சமுதாயத்திலே ஒரு மாபெரும் மாற்றத்தைக் கொண்டுவருகின்ற பொழுது உடனடியே விளைவுகளையெல்லாம் முன்கூட்டியே அறிந்து அதற்கான தடுப்பு நடவடிக்கைகளை மேற்கொள்வதுதான் செம்மையாக இருக்கும் என்ற வகையிலே என்னுடைய கருத்துக்கள் சிலவற்றைச்

1974 மார்ச் 15]

[திரு. எம். ஏ. லத்தீப்]

சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். இன்றைக்குத் தனியார் துறையிலிருந்த பல பேருந்துகளை சர்க்கார் பேருந்துகளாக மாற்றிக்கொண்டிருக்கிறோம். இது பொதுவாக நாட்டிலே ஒரு உயிரோட்டகமாவுள்ள எண்ணத்தின் எதிரொலியாக இருக்கிறது என்பதை யாரும் மறுக்கவில்லை. ஆனால், அப்படி மாற்றம் செய்கிற நேரத்திலே விளைவுகளை முன்கூட்டியே ஆராய்ந்து பொருளாதார சிக்கல்களைத் தீர்ப்பதற்கான நடவடிக்கைகளை எடுத்தோமா என்றால், நான் சொல்வேன், போதிய அளவிற்கு எடுக்கவில்லை என்று. அதனால் பல சிக்கல்கள் ஏற்பட்டு இருக்கின்றன. எத்தனையோ துறைகளிலே நாம் இன்றைக்குப் பார்க்கிறோம். சமுதாயத்திலே ஏற்படுகின்ற வருமானம், சமுதாயம் ஈட்டுகின்ற லாபம் சமுதாய மக்கள் அனைவருக்கும் சமமாகப் பகிர்ந்தளிக்கப்பட வேண்டுமென்பதுதான் எல்லோருடைய நோக்கம். ஆனால், பல துறைகளிலே பார்க்கிறோம். இன்றைக்கும் ஏகபோக உரிமையாளர்கள் இந்த நாட்டிலே இருந்து கொண்டுதான் இருக்கிறார்கள். அவர்கள் சமுதாயத்தின் லாபத்தையெல்லாம் அவர்களே வைத்துக்கொண்டு சுகபோகமாக இருக்கிறார்கள். அவர்கள் பெறுகின்ற லாபத்தை சமுதாயத்திலே இருக்கின்ற மக்களுக்குக் கொடுத்து சமமாகப் பகிர்ந்தளிப்பதிலே ஆட்சேபணை இருக்க முடியாது. பஸ் முதலாளிகளை மட்டும், என்னவோ தெரியவில்லை, அவர்களுடைய நலன்களை அதிகமாகப் பெறமுடியாமல் அவர்களை அதிகமாக வாட்டிக் கொண்டிருக்கிறோம். இதை அமைச்சர் அவர்கள் எண்ணிப்பார்க்க வேண்டும்.

பெரிய பஸ் முதலாளிகளாக இருந்தவர்கள் எல்லாம் இன்றைக்கு என்ன நிலைமையிலே இருக்கிறார்கள் என்று பார்க்க வேண்டும். நானாறு பஸ்களை வைத்துக்கொண்டிருந்த முதலாளிகளை வீட்டுக்கு அனுப்பிவிட்டு நாட்டுடமைப் புரட்சி செய்தோம். இன்றைக்குப் பல பஸ் அதிபர்கள் 2 பஸ்களை வைத்துக்கொண்டு, 4 பஸ்களை வைத்துக்கொண்டு இருக்கிறார்கள். அவர்கள் எப்படி வாழ்க்கையை நடத்திக்கொண்டிருக்கிறார்கள் என்று பார்த்தால் வேதனையாக இருக்கிறது. ஒரு துறையை சர்க்கார் நாட்டுடமையாக்குகிறது என்றால், அந்தப் புரட்சியைச் செய்வதற்கு முன்னாலே சில ஏற்பாடுகளை, சமுதாயத்திற்குப் பலன்களைத் தருவதற்கான முயற்சிகளை, அந்தத் துறையினுடைய மேலும் வளர்ச்சியுற்றதாக ஆக்குவதற்காக மேன்மேலும் வளர்ச்சியடையச் செய்து அதன் மூலம் பல துறைகள் வளர்ச்சியடையக்கூடிய முறையிலே முயற்சிகளை எடுக்க வேண்டுமே தவிர எதோ ஒரு கோஷமாக, ஒரு எண்ணமாக மட்டும் கொண்டு இருக்கக்கூடாது.

சர்க்கார் துறையிலே பஸ்கள் நடத்தப்படுகின்றன. ஏற்கெனவே பஸ்களை வைத்துக்கொண்டிருந்தவர்கள் டிரைவராக, கண்டக்டராக மாறக் கூடிய நிலைமை ஏற்பட்டு அவர்கள் மார்வாடியிடம் கடனை வாங்கி ஒன்றிரண்டு பஸ்களை வைத்துக்கொண்டு கஷ்டப்பட்டுக்கொண்டிருக்கிறார்கள். எவ்வளவு வேகமாக அவர்கள் மீது பளுவைச் சுமத்திக் கொண்டிருக்கிறோம் என்பதைப் பார்க்கும்பொழுது மிகவும் வேதனையாக இருக்கிறது.

[திரு. எம். ஏ. லத்தீப்]

[1974 மார்ச் 15]

இன்றைய தினம் ஜனப்பெருக்கம் அதிகமாக ஏற்பட்டிருக்கிறது. அதே நேரத்தில் மக்களிடத்திலே போக்குவரத்துப் பழக்கமும் அதிகமாக இருக்கிறது. இந்த நிலையிலே பஸ்களின் எண்ணிக்கை அதிகமாக ஆகியிருக்கிறதா என்றால், விசிதாச்சாரப்படி அதிகமாகவில்லை என்பதுதான் என்னுடைய தாழ்மையான கருத்தாகும். இரயில்வே துறை அதிகமாக முன்னேற்றம் காணவில்லை என்ற அடிப்படையிலே, இரயில்வே துறையில் எதிர்பாராத நேரங்களில் வேலை நிறுத்தங்கள் ஏற்பட்டு பிரயாணிகள் அவதிக்கு ஆளாக்கப்படுகிறார்கள், அந்த நேரத்திலே நம்முடைய அரசுத் துறையிலே நடத்தப்படுகின்ற, பொதுத் துறையிலே நடத்தப்படுகின்ற இந்தத் துறை மக்களிடத்திலே உள்ள போக்குவரத்துச் சிக்கலைத் தவிர்ப்பதற்காக முயற்சிகளை எடுத்திருக்கிறதா என்று பார்த்தால் போதுமான அளவில் இல்லை என்பதுதான் என்னுடைய கருத்து.

1972-73-ஆம் ஆண்டிலே உள்ள புள்ளிவிவரங்களைத் தந்திருக்கிறார்கள் இன்றைக்குத் தனியார் துறையை எடுத்துக்கொண்டால் 1972- ஆம் ஆண்டிலே இருந்ததைவிட குறைவாகத்தான் 1973-லே இருப்பதை நாம் பார்க்கிறோம். தனியார் துறையில் உள்ள குறைபாடுகளைப் போக்குகின்ற முறையில் பொதுத் துறையில் என்ன மாற்றத்தைக் கண்டிருக்கிறோம். எவ்வளவு பஸ்களை விசிதாச்சாரப்படி உயர்த்தியிருக்கிறோம் என்று பார்த்தால், வேதனையோடு நான் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன், எமாற்றம் தான் ஏற்படுகிறது.

இன்றைக்கு அமைச்சரவர்கள் சொல்லும்பொழுது இது ஒரு தங்கச் சுரங்கம் என்று குறிப்பிட்டார்கள். ஒவ்வொரு சுரங்கத்திற்கும் point of exhaustion, முடிவு காலம் என்று இருக்கிறது. கோலார் தங்கச் சுரங்கத்தை எடுத்துக்கொண்டால் இப்பொழுது அங்கே தோண்டித் தோண்டி எடுக்கிறார்கள். தங்கம் கிடைக்கவில்லை. கோலார் தங்கச் சுரங்கத்தை எடுத்துக்கொண்டால் தங்கம் தங்கம் என்று சொல்லிக் கொண்டிருந்தார்கள், ஆனால், இன்றைக்குப் பார்த்தால் அங்கே தங்கம் இல்லை. மண்தான் வருகிறது. அந்த முறையில் தனியார் பஸ் முதலாளிகள் இன்றைக்கு மிகப் பெரிய அவதிக்குள்ளாகியிருக்கிறார்கள். பஸ்களை நடத்துவதற்கு மிகவும் கஷ்டப்பட்டுக்கொண்டிருக்கிறார்கள்.

டயர்களை உற்பத்தி செய்கின்ற இடங்களிலே சர்க்கார் கொள்முதல் செய்து சர்க்காரின் மூலம் நியாயமான விலையில் கொடுக்கவேண்டுமென்ற ஒரு திட்டத்தைக் கொண்டு வந்தால் நல்லது.

இன்றைய தினம் நாம் 4 பஸ்களையோ, 2 பஸ்களையோ வைத்து நடத்துகின்ற முதலாளிகளுடைய லாபத்தைக் குறைக்க வேண்டுமென்று சொல்லுகிறோமே தவிர, இடையிலே உள்ள இரத்தம் உறிஞ்சுகின்ற கொடுமைக்காரர்களை, சமூக விரோதிகளை, வியாபாரிகள் என்று சொல்லப் படுபவர்களை, நச்சுப் பாம்புகளாக இருப்பவர்களைக் கவனிக்கவில்லை. அவர்களெல்லாம் அந்த டயர் உற்பத்தி செய்யப்படும் இடங்களிலேயிருந்து டயர்களைப் பெற்று லாபத்தில் விற்கிறார்கள்.

1974 மார்ச் 15]

[திரு. எம். ஏ. லத்தீப்]

ஒரு டயருக்கு 1,000 ரூபாய் அதிகமாகக் கொடுத்து ஒரு பஸ் முதலாளி தன்னுடைய பஸ்ஸை நடத்த வேண்டிய கட்டாயத்தில் இருக்கிறார். எப்பரல் மாதத்திலிருந்து மத்திய சர்க்காரின், மகானுபாவர்களின் பட்ஜெட்டின் காரணமாக, கருணையைக் கொண்டுள்ள நம்முடைய மத்திய சர்க்கார் இந்த மாதத்திலேயிருந்து மிகப் பெரிய ஒரு மாறுதலைச் செய்திருக்கிறார்கள். நம்முடைய பொருளாதாரச் சிக்கலைத் தீர்ப்பதற்குப் பதிலாக சிக்கலை எப்படியெல்லாம் முடிச்சுப் போட்டால் தீராதோ அந்த அளவில் ஏற்படுத்தியிருக்கிறார்கள்.

மசல் விலையில் 16 பைசா அதிகமாகக் கொடுத்து வாங்க வேண்டிய வர்களாக இருக்கிறோம். ஆயில் விலை மத்திய சர்க்காரின் இந்த வரி விதிப்பின் காரணமாக 20 ரூபாய் அதிகமாகக் கொடுத்து வாங்குகிறோம். அதே நேரத்தில் தம்மிக சர்க்காரின் வரி உயர்வால் ஒரு நாளைக்கு நாம் 25 ரூபாய் அதிகமாகக் கொடுக்கிறோம். அதுமட்டுமல்லாமல் சேல்ஸ் டாக்ஸ், இன்னும் மற்றவை என்ற அளவில் 20 ரூபாய். அந்த அளவில் மார்ச் மாதம் வரையில் இருந்ததைவிட கிட்டத்தட்ட 85 ரூபாய் அதிகமாகச் செலவு செய்ய வேண்டிய அளவில் பஸ் முதலாளிகள் இருக்கிறார்கள். அதே நேரத்தில் பஸ் கட்டணத்தையும் நாம் பார்க்க வேண்டும். 1964-லே பஸ் ஃபேர் நிர்ணயிக்கப்பட்டது. 1964-லிருந்து இன்றுவரையில் ஏதாவது ஏற்றப்பட்டிருக்கிறதா என்றால் இல்லை. 1964-லிருந்து 1974 வரையில் இந்த 10 ஆண்டுக் காலத்தில் இந்த நாட்டின் பொருளாதாரத்தின் உருவத்தையே சிதைக்கும் வகையிலே மாறுதல் ஏற்பட்டிருக்கிறது.

இன்றைய தினம் டாக்சிகாரர்கள் மிகவும் பரிதாபத்திற்குரிய நிலையில் இருக்கிறார்கள். ஒரு காலத்தில் டாக்சிகாரர்களைக் கூப்பிட்டால் ராஜாவைப் போல் பார்த்து விட்டுச் சென்றுவிடுவார்கள். ஆனால், இன்றைக்கு அதை வேண்டுமேவார் யாருமில்லை என்ற அளவில் இருக்கிறது. சட்டமன்ற ஹாஸ்டலுக்கு அருகில் டாக்சிகள் வரிசையாக நிற்கின்றன. அந்த அளவிற்கு அவர்கள் கஷ்டப்படுகிறார்கள். அதன் ரேட்டை அதிகமாகக் வேண்டுமென்று சொன்னதால் 1 ரூபாய் என்றிருந்தது 1 ரூபாய் 50 காசாக ஆகி, இன்றைய தினம் 1 ரூபாய் 70 காசு என்று ஆகியிருக்கிறது. ஒரு சில மாதங்களுக்குள்ளாக (மணியடிக்கப்பட்டது) நான் ஒருவன்தான் எங்கள் சார்பில் பேசுகிறேன். நாட்டிலே உள்ள நிலைமைகளை நான்தான் தைரியமாகப் பேசுகிறேன். இன்னும் கொஞ்சம் நேரங் கொடுங்கள்.

மாண்புமிகு மாற்றுத் தலைவர் (திரு. துரை முருகன்) : —நேரம் இல்லை. ஒன்றரை மணிக்கெல்லாம் அல.மச்சரின் பதில் முடிந்து வாக்கெடுப்புக்கு எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும். இன்னும் இரண்டு நிமிடங்களிலே முடித்துக்கொள்ளுங்கள்.

[1974 மார்ச் 15]

திரு. எம். ஏ. லத்தீப் : ஆகையால் 1964-லே ஏற்படுத்தப்பட்ட நிர்ணயம் ஏன் இன்னும் மாற்றம் செய்யப்படவில்லை. இன்றைக்கு சர்க்கார் துறையில் பல்கள் இருக்கின்றன. அவர்கள் “ வெல்ஃபேர் மெஷின் ” என்று சொன்னார்கள். அதை நான் ஏற்றுக்கொள்கிறேன்.

திரு. எஸ். வடிவேல் : தலைவரவர்களே, பஸ் முதலாளிகள் சிரமப்படுவதாக மாண்புமிகு உறுப்பினரவர்கள் சொல்கிறார்கள் அந்தச் சிரமத்திற்கு உட்படாமல் அரசிடமே பஸ்களை அவர்கள் ஒப்படைத்துவிட்டால் அவர்களுக்குத் தொந்தரவு இல்லாமல் இருக்கும் என்பது என்னுடைய எண்ணம்.

திரு. சி. ஆறுமுகம் : பாயிண்ட் ஆஃப் கிளாரிபிகேஷன் சார். அரசாங்கத்திடம் ஒப்படைக்க வேண்டுமென்று கூறப்படும் கருத்தை நான் மறுப்பவன் அல்ல. ஆனால், அம்மாதிரி இந்திய அளவில் உள்ள கம்யூனிஸ்ட் கட்சி

மாண்புமிகு மாற்றுத் தலைவர் (திரு துரை முருகன்) : அவர் உங்களைக் கேட்கவில்லை, நீங்கள் உட்காருங்கள்.

திரு. எம். ஏ. லத்தீப் : எல்லா பஸ்களையுமே சர்க்கார் ஏற்றுக் கொண்டு போக்குவரத்துச் சிக்கலைத் தீர்க்கும் முறையில் நாட்டிற்குத் தேவையான அளவில் சர்க்கார் செய்தால், தனியார் நடத்துவதைவிட லாபத்தோடும், திறமையோடும் செய்ய முடிந்தால் எல்லா பஸ்களையும் தேசியமயமாக்குவதை நான் வரவேற்கிறேன். உடனடியாக அதை சர்க்கார் செய்யட்டும்.

ஆனால், திரிசந்தசொர்க்கத்தில், மேலேயும் இல்லாமல் கீழேயும் இல்லாமல் அவர்கள் தலித்துக்கொண்டிருக்கும் நிலைமையை மாற்ற வேண்டும். அவர்களெல்லாம் தொழிலாளிகள், ஏழைகள். அவர்கள் மிகப்பெரிய அதிபர்கள் அல்ல. அங்கே கூட பஸ் முதலாளி என்று சொல்லப்படுபவர்களைப் பார்க்கிறோம். அவர்களெல்லாம் மார் வாடிக் கடைகளிலே நன்றாகச் சிக்கிக்கொண்டிருக்கிறார்கள். அவர்களுடைய கட்டணம் 3 பைசா என்று இருக்கிறது. இதுவரைக்கும் 3 பைசா என்று தான் இருக்கிறது. ஒரு ஆண்டுக்கு முன் 1 ரூபாய் என்றிருந்த டாக்சி கட்டணம் 1 ரூபாய் 70 காசு என்று மாறிவிட்டது. இன்றைக்கு இங்கே யிருந்து சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் விடுதிக்குச் சென்றால் 3 ரூபாய் 60 காசு கொடுக்க வேண்டியவர்களாக இருக்கிறோம். ஆனால், அந்த பஸ்களுக்கு 64ஆம் ஆண்டிலிருந்து 3 பைசாவாகவே வைத்திருப்பது எந்த அடிப்படையில் நியாயம் என்று கேட்டுக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன். குறைந்தபட்சம் அதை 6 பைசா என்றாவது உயர்த்தித் தர வேண்டுமென்று மாண்புமிகு அமைச்சரவர்களைக் கேட்டுக்கொள்வேன். “ஆப்பரேஷனல் மெஷினரி” நன்கு நடக்கவும், “கேபிடல் ஃபார் மேஷன்” செய்ய வாய்ப்பும் கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு அமர்ந்திருக்கிறேன்.

1974 மார்ச் 15]

திரு. தே. கேசவலு : மாண்புமிகு மாற்றுத் தலைவரவர்களே, 1974-75- ஆம் ஆண்டுக்கான போக்குவரத்துத் துறை மானியத்தின்மீது என்னுடைய கருத்துக்களைச் சொல்வதற்கு வாய்ப்பு அளித்தமைக்கு முதற்கண் என்னுடைய நன்றிகலந்த வணக்கத்தைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

இன்றையதினம் எனக்கு முன்னால் பேசியவர்களெல்லாம் தமிழக அரசினுடைய போக்குவரத்துத் துறையின் சாதனைகளை மிசவும் நல்ல முறையில் எடுத்துக்கூறி, எப்படியும் ஆளங்கட்சியைக் குறை சொல்ல வேண்டுமென்பதற்காகச் சில குறைபாடுகளை எடுத்துச் சொல்லி, தீங்கே இறுதியாக அவர்கள் போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சரவர்களைப் பாராட்டிப் பேசியிருக்கிறார்கள். அதே முறையில் நான் இந்தப் போக்குவரத்துத் துறை மானியத்தின்மீது பேசுகின்றபோழுது இந்த அரசு ஆட்சிப் பொறுப்பை ஏற்றதற்குப் பிறகு 6 புதிய கழகங்களைக் கடந்த ஜனவரித் திங்கள்வரையில் புதியதாகத் தோற்றுவித்து அவைகளெல்லாம் மிகவும் நல்லமுறையிலே நடைபெறுவதை நாம் யாரும் மறந்துவிடலோ அல்லது மறைத் விடலோ முடியாது. அப்படிப்பட்ட கழகங்கள் இன்னும் நல்லமுறையில் செயல்படுவதற்கு அமைச்சரவர்கள் நல்லமுறையிலே அவைகளை முன்னுக்குக் கொண்டுவருவதற்கான முயற்சிகளை மேற்கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதோடு, இந்த கார்ப்பரேஷன், கழகங்களிலேயிருக்கும் பேருந்து வண்டிகளில் சிலபல வண்டிகள் தற்காலிகமாக நிறுத்தப்படுகின்ற நேரத்தில் அந்தப் பேருந்து வண்டிகளுக்கான வடிகட்டங்களில் தனியார் உதவி உந்து வண்டித் துறையிலிருக்கு தற்காலிகமாக வாய்ப்புக் கொடுக்க இட நெரிசல் என்ற பிரச்சினைப் போக்குவரத்துக்கு முன் வர வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, இந்த ஆட்சி வந்த பிறகுதான் கிராமங்களுக்காகப் பேருந்துகள் செல்லுகிற சிறப்பான திட்டத்தை நம்முடைய அமைச்சர் அவர்கள் கொண்டு வந்தார்கள். அந்தத் திட்டத்திலே வழங்கப்பட்ட பேருந்து வழித் தடங்களில் செல்லவேண்டிய பேருந்துகள் எல்லாம் இன்றையதினம் நெடுஞ்சாலை வழியாகச் செல்லுகின்ற அளவுக்கு தங்களுடைய வழித் தடங்களை மாற்றியதன் விளைவாக கிராமங்கள் பயன் அடைய முடியாத நிலைமை ஏற்பட்டிருக்கிறது. அவர்கள் ஏற்கனவே கொடுக்கப்பட்ட வழித்தடங்களில் தான் பேருந்துகளை விட வேண்டுமென்று அரசு உத்தரவிட வேண்டும்.

அண்ணன் செல்வராஜ் அவர்கள் உதிரி உறுப்புகள், டயர்கள் பற்றி யெல்லாம் சொன்னார்கள். இன்றையதினம் பேருந்து உரிமையாளர்களுக்கு இருக்கக்கூடிய சங்கடங்கள் எல்லாம் வீலைவாசி ஏற்றம் ஒரு பக்கம், பற்றாக்குறை ஒரு பக்கம் இருந்தாலும், அதே நேரத்தில் அரசு விதித்த வரியும், உதிரி உறுப்புகளுக்குப் போடப்பட்ட விற்பனை வரியும்

[திரு. தே. கேசவலு]

[1974 மார்ச் 15]

மிக அதிகமாக இருந்தாலும் கூட அவைகள் எல்லாம் நியாயமான விலைக்கு பேருந்து உரிமையாளர்களுக்குக் கிடைக்கிறதா என்றால் இல்லை என்பதை அமைச்சர் அவர்கள் மிக நன்றாக உணர்ந்திருப்பார்கள் என்று கருதுகிறேன்.

ஆகவே, அத்தகைய முறைகளை எல்லாம் மாற்றி ஒவ்வொரு மாவட்டத்திலும் கூட்டுறவு சிறப்பு அங்காடிகள் மூலமாக பேருந்து வண்டிகளுக்கு வேண்டிய உதிரி உறுப்புகளும், டயர்களும் நியாயமான விலையில் கிடைக்க அமைச்சர் அவர்கள் ஆவன செய்ய வேண்டுமென்று பேருந்து உரிமையாளர்கள் சார்பில் இந்த மன்றத்தில் கேட்டிக் கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, மூன்று மாதத்திற்கு ஒருமுறை கட்டுகின்ற வரியை இதற்கு முன்பு தாலுகா அலுவலகங்களில் உள்ள கஜானாவில் செலுத்தி காசோலை ரசிதை மண்டலப் போக்குவரத்து அதிகாரிகளுக்கு அனுப்பி வந்தோம். ஆனால் இன்றையதினம் ஸ்டேட் பாங்கு மூலமாகவும், மற்றைய வங்கிகள் மூலமாகவும் டிராப்ட் வாங்கி நோடியாகக் கொடுக்க வேண்டிய நிலைமை இருக்கிறது. அந்த முறையை மாற்றி முன்பு இருந்தது போலவே கஜானாவில் செலுத்தகிற முறையை அமைச்சர் அவர்கள் மறுபரிசீலனை செய்து வழங்கும்படி கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இன்றையதினம் பேருந்து வண்டியின் செலவுகள் எந்த அளவுக்கு அதிகரித்திருக்கிறது என்பதையெல்லாம் அமைச்சர் அவர்கள் நன்றாக அறிந்திருப்பார்கள் என்று கருதுகிறேன். ஆகவே, பேருந்து வண்டிகளை ஆய்வு செய்வது 6 மாத காலம் என்று இருப்பதை ஒரு வருஷ காலம் என்று மாற்றினால் அதிலே ஏற்படுகிற சில சிக்கல்கள் பேருந்து உரிமையாளர்களுக்குக் குறையும் என்று கருதுகிறேன். அதையும் அமைச்சர் அவர்கள் புனராலோசனை செய்து நல்ல வழியைக் காட்டுவார்கள் என்று நம்புகிறேன்.

இரண்டாவது, இந்தப் பேருந்து வண்டிகளை ஆய்வு செய்யும்போது வரி பாக்கி இருக்கிறதா என்பதை ஆய்வு செய்வதற்கு முன்பாக ஒவ்வொரு வண்டிக்கும் தலைமை இடத்தில் சென்று வாங்கி வரக்கூடிய இக்கட்டான சூழ்நிலை இருக்கிறது. அவற்றை மாற்றி மாதந்தோறும் எந்த ஒரு மாவட்டத்திலும் இருக்கும் கீழை அலுவலகத்திற்கு மண்டலப் போக்குவரத்து அலுவலகத்திலிருந்து எந்த வண்டிகளுக்கு வரி பாக்கி இருக்கிறது என்பதை மாதாமாதம் ரிட்டர்ன்ஸ் போட்டு அனுப்ப ஏற்பாட்டைச் செய்தால் பேருந்து வண்டிகளை ஆய்வு செய்வது எளிதாக இருக்கும்.

பேருந்து வண்டிகளுக்கு இன்றையதினம் ஏற்பட்டிருக்கும் செலவுகளைப் பற்றியெல்லாம் எனக்கு முன்பு பேசியவர்கள் தெளிவாக எடுத்துச் சொன்னார்கள். இந்த ஆட்சி வந்த பிறகு 1967-ல் பேரறிஞர் அண்ணா

1974 மார்ச் 15]

[[திரு. தே. கேசவலு]

அவர்கள் ஆட்சிப் பொறுப்பை ஏற்று ஒரு நபருக்குப் பத்து ரூபாய் என்று வரியை உயர்த்தினார்கள் மீண்டும் ஒருமுறை நபருக்கு 10 ரூபாய் வரி உயர்த்தப்பட்டு இன்றையதினம் 25 ரூபாய் அளவுக்கு வரி உயர்ந்திருக்கிறது. 1965-ம் ஆண்டிலே வாங்கப்பட்ட வண்டியின் விலைக்கும் இன்றைய தினம் அதே வண்டியின் விலைக்கும் இருக்கிற வித்தியாசத்தைப் பார்க்கும் போது 100 மடங்கு விலை அதிகமாக்கப்பட்டிருக்கிறது. அப்படி விலை அதிகம்கொடுத்து வாங்கினாலும் கூட நீண்ட காலம் உழைக்கக்கூடிய தன்மை இல்லை. மூன்று மாத காலத்திற்குக் கூட நல்ல முறையில் ஓட முடியவில்லை. தனியார் துறையிலேயே இயலவில்லை என்று சொல்லும் போது அரசுத் துறையில் எவ்வளவு நஷ்டம் இருக்கும் என்பதை அமைச்சர் அவர்கள் உணர்ந்திருப்பார்கள்.

விலைவாசிகள் இந்த அளவுக்கு உயர்ந்திருக்கும்போது ஒரு வண்டிக்கு ஒரு நாளைக்குக் கட்டுகின்ற வரியின் உயர்வு மட்டும் 25 ரூபாய் அதிகமாகிறது. 60 பேர் அமரக்கூடிய வண்டிக்கு மூன்று மாதத்திற்குக் கட்டக்கூடிய வரி அதிகப்படுத்தப்பட்டது. 2,100 ரூபாய் ஆகும். இதைப் போலவே உதிரி உறுப்புகளின் மேல் போடப்பட்டிருக்கும் வரிகளினால் விலை உயர்ந்திருக்கிறது. 500 சதவிகிதம் அதிகமாக்கப்பட்டிருக்கிறது. இப்படிப்பட்ட இக்கட்டான நிலையில் பேருந்துகளை அரசு நடத்துவது என்று சொன்னாலும் தனியார் துறை நடத்துவது என்று சொன்னாலும் நஷ்டம் வருவதோடு மட்டுமல்லாமல் சிரமங்களும் அதிகமாகி இருக்கின்றன.

ஏனைய மாநிலங்களில் மைசூர் மாநிலத்தில் இன்றையதினம் 3 மாதத்திற்கு ஒரு நபர் உட்காரக்கூடிய இடத்திற்குக் கொடுக்கிற வரி 115 ரூபாயாகவும், ஆந்திரத்தில் 110 ரூபாயாகவும் இருக்கிற நிலையில் கிலோ மீட்டருக்கு 4 பைசா என்று மூன்று ஆண்டுகளுக்கு முன்பே அறிவித்திருக்கிறார்கள். நம்முடைய அரசாங்கம் இந்தச் சூழ்நிலையில் போக்குவரத்துத் துறையை மிகச் செம்மையாக நடத்திச் செல்ல, சிறப்புற நடத்திச் செல்ல அரசு ஒத்துழைப்புத் தருகிற வகையில் ஒரு கிலோ மீட்டருக்குக் குறைந்தது ஐந்து பைசா என்ற அளவுக்காவது உயர்த்தித் தந்தால் தான் இந்தப் போக்குவரத்துத் துறை நல்ல முறையில் செயல்பட முடியும் என்பதை இந்த நேரத்தில் அமைச்சர் அவர்களுக்குத் தெரிவித்துக் கொண்டு வாய்ப்பளித்த தலைவர் அவர்களுக்கு நன்றி கூறி விடைபெறுகிறேன்.

* திரு. நா. வெ. குருசாமி : தலைவர் அவர்களே, போக்குவரத்து மானியக் கோரிக்கையின் மீது என்னுடைய சில கருத்துக்களைக் கூற முற்படுகிறேன். அரசு இப்போது பல பேருந்து நிறுவனங்களை அரசுடைமையாக்கி இருக்கிறது. அப்படி அரசுடைமை ஆக்கினால் மட்டும் போதாது, மக்களுக்கு வசதி செய்து கொடுப்பதிலும் அரசு முற்பட்டால்தான் அரசுடைமையாக்கப்பட்டதன் குறிக்கோள் நல்ல முறையில் இருக்குமென்று இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் கூறிக் கொள்ளுகிறேன்.

[திரு. நா. வெ. குஞ்சாமி]

[1974 மார்ச் 15]

குறிப்பாக, பல போக்குவரத்துக் கழகங்கள் சரியாக இயங்குவது இல்லை. பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகத்தை எடுத்துக்கொண்டால் முன்பு டி. வி. எஸ். நிறுவனம் நடத்தி வந்த வழித்தடங்களில் இன்று பேருந்துகளை விடுகிறார்கள். இன்றைக்கு பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகம் அவர்கள் இஷ்டத்திற்குத் தகுந்தாற்போல் நேரத்தையே மாற்றிக் கொள்ளுகிறார்கள். அப்படி மாற்றி பிரைவேட் பஸ் உரிமையாளர்கள் சரியான நேரத்தில் போக விடாமல் நேரத்தை மாற்றிக் கொண்டிருக்கிறார்கள். இதனால் குறுகிய தூரங்களிலே செல்லக்கூடிய தனியார் பஸ்களை எல்லாம் நிறுத்திவிட வேண்டிய சூழ்நிலை ஏற்பட்டிருக்கிறது. அப்படி நிறுத்தப்பட்டால் உடனடியாக அரசு அந்த இடங்களுக்கு பஸ்கள் விட முற்பட வேண்டும். அதுவும் இல்லாமல் இதுவும் இல்லாமல் மக்கள் கஷ்டப்படவேண்டிய சூழ்நிலைதான் இருக்கிறது.

இந்தப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் பல மாதிரியாக நடக்கின்றன. பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்தை எடுத்துக் கொண்டால் டிரைவர்கள், கண்டக்டர்களுக்கு கலெக்ஷன் பேட்டா கொடுக்கப்படுகிறது. அதன் காரணமாக அங்கு மக்களை விட்டு விடாமல் ஏற்றிக்கொண்டு போகிறார்கள். ஆனால் மற்றப் போக்குவரத்துக் கழகங்களில் குறிப்பாக எங்கள் மதுரை மாவட்டத்தில் பாண்டியன் போக்குவரத்து பஸ்களில் இப்போது இடைவெளியில் நின்று கொண்டிருக்கும் மக்களை பஸ்ஸை நிறுத்தி ஏற்றிக் கொண்டு போவதில்லை. அரசாங்க பஸ் என்ற நிலையில் அவர்கள் நிற்காமலே போய்விடுகிறார்கள். மக்கள் அதனால் மிகவும் கஷ்டப்படுகிறார்கள்.

(முற்பகல் 11-30)

ஆதலால் அவர்களுக்கும் கலெக்ஷன் பாட்டா என்ற முறையை ஏற்படுத்தி, இடம் இருக்கிற வரையில் ஏற்றிக்கொண்டு போகக் கூடிய முயற்சியையும் எடுக்கவேண்டும்.

இப்போது அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களில் சில விபத்துக்கள் ஏற்படுகின்றன. அப்படி விபத்துக்கள் ஏற்படும்போது வண்டிகள், மாடுகள், அல்லது மனிதர்கள் கூட விபத்துக்கு ஆளாகும்போது எந்தவிதமான நன்னையும் செய்து தருவதாகத் தெரியவில்லை. சில நேரங்களில் மக்கள் பேசிக்கொள்கிறார்கள், அரசாங்கப் பஸ்கள் வந்த பிறகு அவைகளைப் பார்த்து யமன் தான் வருகிறது என்று கூடக் கூறிக்கொள்கிறார்கள். ஆகவே நான் கேட்டுக்கொள்ள விரும்புவது என்னவென்றால், பஸ்களால் மக்களுக்கு அல்லது உடமைகளுக்கு விபத்து ஏற்படும்போது உடனடியாக அதற்காக நஷ்டயீட்டைக் கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

பிறகு, விரைவுப் பேருந்துகளை எடுத்துக்கொண்டால் 11 மணிக்குப் புறப்பட வேண்டிய பஸ் 2 மணிக்குத்தான் புறப்படுகிறது. இந்த நிலை தவிர்க்கப்பட வேண்டும். இதுகுறித்து நாங்கள் சில நேரங்களில் புகார்கள்

1974 மார்ச் 15]

[திரு. நா. வெ. குருசாமி]

கூறினால் அவற்றிற்கு எந்தவிதமான பதிலும் சரியான முறையில் கிடைப்பதில்லை. ஒரு பஸ் ஸ்டாண்டுக்குச் சென்று நான்கு மணி நேரம் நன்றுகாண்டிருக்க வேண்டிய ஒரு அவல நிலை இருக்கிறது. ஆகவே, இது குறித்து ஒரு சட்டமன்ற உறுப்பினர் அல்லது மற்றவர்கள் புகார்ப் புத்தகத் துல் எழுதனால் அல்லது அதுபற்றிப் புகார் சொல்லப்பட்டால் அதுகுறித்து நல்லமுறையில் ஒழுங்காக வரைவில் நடவடிக்கைகள் எடுத்தால்தான் அப்படிப்பட்ட கோவாறுகளைத் தீர்க்க முடியும்.

பின்னர், மதுரைக்கும் குமுளிக்கும் இடையே இரவு சர்வீஸ் பஸ்கள் விடவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். திண்டுக்கல்-குமுளிக்கும் இரவு சர்வீஸ் பஸ்கள் விடப்பட வேண்டும். தேனி-இராஜபாளையத்திற்கு எக்ஸ்ப்ரஸ் பஸ் சர்வீஸ் விடவேண்டும். ஏற்கனவே குமுளியில் இருந்து கோவைக்குச் சென்று காண்டிருந்த எக்ஸ்ப்ரஸ் சர்வீஸ் இப்போது நிறுத்தப்பட்டிருக்கிறது. ஆகவே மீண்டும் இது இயங்கச் செய்வதற்கு வேண்டிய ஏற்பாடுகளைச் செய்யவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

சிலயிடங்களில் தனியார்கள் ஒட்டிக்கொண்டிருந்த பஸ்கள் நிறுத்தப் பட்டிருக்கின்றன. அங்கு அரசு பஸ்களை விடுவதற்கான ஏற்பாடுகளைச் செய்யவேண்டும்.

பின்னர், அரசடைமையாக்கப்பட்ட பஸ்களில் குழந்தைகளுக்கு அரைக் கட்டணம் வசூலிப்பதில்லை, முழுக் கட்டணமும் வசூலிக்கப்படுகிறது. ஆகவே இதனால் ஏழை மக்கள் மிகவும் பாதிக்கப்படுகிறார்கள். எனவே முன்பிருந்ததுபோல் குழந்தைகளுக்கு அரசடைமையாக்கப்பட்ட பஸ்களில் அரைக் கட்டணம் வசூல் செய்வதற்கு ஏற்பாடு செய்யவேண்டும்.

இப்போது டவுன் சர்வீஸ்களுக்கு அதிகபட்சமாக தூரம் 24 கிலோ மீட்டர் என்று நிர்ணயிக்கப்பட்டிருக்கிறது. அதனால் பல கிராமங்களை விட வேண்டிய சூழ்நிலை இருக்கிறது. ஆகவே இந்த 24 கிலோ மீட்டர் என்பதை 40 கிலோ மீட்டர் என்று வைத்து டவுன் பஸ் சர்வீஸ் போவதற்கான ஏற்பாட்டினைச் செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு என் உரையை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

திரு. சி. ஆறுமுகம் : தலைவர் அவர்களே, போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களால் கொண்டுவரப்பட்டிருக்கிற இந்த மானியக் கோரிக்கையை நான் முழுமனதோடு ஆதரித்து ஒருசில கருத்துக்களைச் சொல்லக் கடமைப்பட்டுள்ளேன்.

எனக்கு முன்பு பேசிய நண்பர்கள் போக்குவரத்துத் துறை இன்று எந்த அளவிற்கு சங்கடமானதொரு சூழ்நிலையில் இயங்கிக் கொண்டு வருகிறது என்பதை எதிர்வரிசையில் இருப்பவர்கள் புள்ளிவிவரங்களோடு எடுத்துக் கூறினார்கள். நமது போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் அரசடைமையாக்கப்பட்ட அல்லது போக்குவரத்துக் கழகம்

[திரு. சி. ஆறுமுகம்]

[1974 மார்ச் 15]

களினால் நடத்தப்படுகிற பஸ்கள் எல்லாம் எந்தளவிற்கு நல்ல முறையில், சாமர்த்தியமாக, ஜாக்கிரதையாக நடத்தப்பட்டு செல்கின்றன, தனியார் துறையில் இருப்பவர்கள் நடத்தமுடியாத அளவிற்கு எப்படி நன்கு நடத்தப்படுகின்றன என்பதை எடுத்துச் சொன்னார்கள். அதற்காக இந்தத் துறையைச் சார்ந்த அமைச்சர் அவர்களையும் இத்துறையில் பணியாற்றுகிற அதிகாரிகளையும் பாராட்டத்தான் வேண்டும்.

அப்படி பாராட்டு தெரிவிக்கும் நேரத்தில் நான் ஒன்றை அவையின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வர விரும்புகிறேன். பஸ்கள் அரசடைமையாக்கப்படுவதற்கு முன்னால் இந்த பஸ் தொழிலில் அதிகாரிகளுக்கு அவ்வளவு அக்கறை இருந்திருக்காது. ஆனால் இன்றையதினம் அரசாங்கம் ஐயாயிரம் பஸ்கள், தனியார் துறையினர் ஐயாயிரம் பஸ்கள் என்று வைத்து நடத்தும்போது இந்தப் போக்குவரத்துத் துறை நிர்வாகத்தில் எவ்வளவு சங்கடங்கள் உள்ளன என்பதை அதிகாரிகள் உணருவார்கள். எங்களுக்குள்ள சங்கடங்களில் ஒரு பகுதியை அவர்கள் பங்கிட்டுக்கொள்கிறார்கள்.

தேசியவுடைமையாக்குவதற்கு எதிராக நான் பேசுவதாக யாரும் கணக்குப் போட வேண்டாம். என்னைப் பொறுத்தவரையில் அதை நான் ஆதரித்துப் பேச கடமைப்பட்டுள்ளேன். காரணம் அந்தத் தொழில் ஒட்டுமொத்தமாக அரசின் கைக்கு வந்துவிட வேண்டும் என்பதினால்தான். அமைச்சர் அவர்கள் வாதத்தின்போது ஒரு வார்த்தை தையைக் குறிப்பிட்டார்கள். இது எப்படிப்பட்ட தங்கச் சுரங்கம் பார்த்தீர்களா என்று சொன்னார்கள். அதற்கு நான் உள்ளபடியே மறுப்பு சொல்லத் தயாராயில்லை. அந்தத் தங்கச் சுரங்கம் என்பது அன்றாடம் இரவு வந்து காலையில் வடிந்துவிடுகிற தங்கச் சுரங்கம் என்பதை நான் பணிவுடன் தெரிவித்துக்கொள்ளுகிறேன். வேறு எந்தத் தொழிலிலும் அன்றாடம் பணத்தைப் பார்க்க முடியாது, உண்மைதான். இந்த ஒரு தொழிலில் மட்டும்தான் மாலை நேரத்தில் பணம் வந்துவிடும். ஆனால் காலையில் ஒன்றுமும் இருக்காது. இதில் உள்ள ஒரு வசதி அன்றாடம் கடன் வாங்கலாம், வாங்கிய கடனைக் கொடுத்துவிடலாம் திரும்ப.

எதிர்வரிசையில் உள்ள நண்பர்களுக்கு நான் ஒன்று தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன். மத்திய அரசு நடப்பாண்டில் போட்டிருக்கும் வரிகள் எந்த அளவிற்கு இந்த மோட்டார் தொழிலைப் பாதிக்கிறது என்பதைச் சற்று கவனிக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். மோட்டார் வண்டியில் எவ்வளவு உறுப்புக்கள் இருக்கின்றனவோ அவை எல்லாவற்றிற்கும்—மத்தியில் உள்ள அமைச்சரவை அந்த ஷெட்யூலை எடுத்து வைத்துக்கொண்டு வரி போட்டார்களோ என்று சந்தேகப்படுகிறேன்—வரி போட்டிருக்கிறார்கள், ஒரு பொருளைக் கூட விட்டு விடாமல். அதன் விளைவு, ஒரு லிட்டர் ஆயில் ஐந்து ரூபாய் என்று இருந்தது, இன்று 11 ரூபாயாக உயர்ந்திருக்கிறது.

1974 மார்ச் 15]

[திரு. சி. ஆறுமுகம்]

இந்த நிலையில் டிஸலாக இருந்தாலும் சரி, அல்லது ஆயிராக இருந்தாலும் சரி, பஸ்களுக்குத் தேவையான எல்லா உட்பொருள் களுக்கும் இன்று விலைகளை உயர்ந்திருக்கின்றன. நான் ஏற்கெனவே சொல்லியிருப்பதுபோல் தனியார் 50 சதவிகிதம், அரசு 50 சதவிகிதம் என்று வண்டிகள் வைத்திருப்பதால் இதனால் ஏற்படுகிற நஷ்டம் அரசுக்கும் 50 சதவிகிதம் உண்டு என்பதை மறந்து விடக்கூடாது. மத்திய அரசு, மாநில அரசு இரண்டு அரசுகளும் வித்தத்திருக்கிற வாகனப் பார்க்கும்போது தனியார்கள் பஸ் தொழிலை நடத்தவடா நடத்தக்கூடாதா என்று நினைக்கக்கூடிய கட்டத்தில இருக்கிறார்கள். போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு நஷ்டம் வரும் என்று நினைத்தால் அல்லது நஷ்டம் வந்தால் கழகங்களுக்கு அரசு நதி கொடுத்து உதவலாம்.

ஆனால், தனிப்பட்ட பஸ்காரர்களுக்கு மார்வாடி பணம் கடனாகக் கொடுக்கிறான். எப்படிக் கொடுக்கிறான் என்றால் அது அதிகாரிகளுக்கும் தெரியும். கண்காணக மூலக்கொண்டு ஸ்டாஃப் ஓட்டிய இடங்களை 42 கையெழுத்துக்கள் போட்டுவண்டும். அதில் ஒன்றும் எழுதியிருக்க மாட்டான். பஸ் சொந்தக்காரர்கள் ஒழுங்காக, நாணயமாக நடந்து கொண்டால் போட்ட கையெழுத்துக்களுக்கு மரியாதை உண்டி.

சில அயோக்கியர்கள் பஸ் சொந்தக்காரர்களாக இருப்பார்கள், பஸ் முதலாளிகளாக இருப்பார்கள், அவர்கள் தவறு செய்கிறார்களென்று வரும்புவார்களென்றால் அவர்கள் வாழ்நாள் முழுவதும் வருத்தப்பட நேரிடும். காரணம், ஒன்றும் எழுதாமல் கையெழுத்துப் போட்டு பணம் வாங்கியிருப்பதால்.

இன்று சேவிலின் விலை என்ன? உபபொருள்களின் விலை என்ன? இன்று டயர் வேண்டுமென்றால், டிஸல் வேண்டுமென்றால் வேண்டிய அளவு கிடைக்கிறதா? அவற்றை உற்பத்தி செய்வது என்றால் மத்திய அரசின் லைசென்ஸ் பெற்றுத்தான் ஆரம்பிக்கவேண்டும். மாநில அரசுக்கு அதற்கான அதிகாரம் இருக்கிறதா என்று பார்த்தால் இப்போதுதான் மாநில சயாட்சி கேட்கிறோம்.

இந்தத் தொழிலைக் கண்கீட்டுப் பார்த்தால் மாநில சயாட்சி அவசியம் தேவைதானா? தேவைதான் என்ற கருத்து ஏற்படுகிறது. காரணம், எல்லாப் பொருள்களையும் மாநில அரசு செய்வதற்கு அதிகாரம் இல்லை. மத்திய அரசுக்குத்தான் இருக்கிறது. இப்படி மத்திய அரசு எல்லா வற்றையும் வைத்துக்கொண்டிருக்கிற போது, நாமே அதை ஆக்கம் செய்கிற தொழிலாளர்களை ஆதரிக்கவேண்டும் என்ற சட்டத்தில் இருந்து கொண்டிருக்கிறோம். இது எந்த வகையில் நியாயம் என்பதை கட்டிக் கண்ணோட்டம் இல்லாமல் பார்க்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

நாளைக்கு யார் சபையில் உட்கார்ந்து ஆட்சி செய்தாலும் இதைத் தகுந்த முறையில் கவனக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். இந்த நிலையில் அவர்களும் வரி போடுகிறார்கள். நாமும் வரி போடுகிறோம். ஆனால், இந்தத் தொழில்களை நடத்துபவர்கள் வாங்கவேண்டிய சாமான்களின் விலையைக் கட்டுப்படுத்த நமக்கு அதிகாரம் இல்லை.

[திரு. சி. ஆறுமுகம்]

[1974 மார்ச் 15]

இன்றைக்கு டயர் விலை (கன்ட்ரோல் விலை) ரூ. 1,000 என்றால் வெளி மார்க்கெட்டில் ரூ. 2,000 என்று விற்கிறது. இவற்றைக் கட்டுப் படுத்தும் அதிகாரம் இந்தியா காந்தி அவர்களிடத்தில் இருக்கிறது, கலைஞர் அவர்களிடத்தில் இல்லை. போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் எவ்வளவு சாமர்த்தியமாக இதை நடத்துகிறார்கள் என்பதை நானும் பஸ் அதிபர் என்பதால், நன்றாகப் புரிந்து கொள்ள முடிகிறது.

நம்முடைய மாநிலத்தில் இருக்கும் பஸ் பொருள்கள் தயாரிக்கும் கம்பெனிகள் அத்தனையையும் நாம் தேசவுடைமையாக்க வேண்டும். அசோக் லேலண்டு, டி.வி.எஸ்., சிம்சன் - செம்பியம், அம்பத்தூரில் இருக் கும் தனியார் தொழிற்சாலைகள், பிரேக் லைன், செல்ப-மோட்டார் டைனமோ, ரப்பர் பொருள்கள், இண்டியா பிஸ்டன் ஆகிய அத்தனை கம்பெனிகளையும் நாம் தேசியமயமாக்க வேண்டும். நாம் இப்போது இவர்கள் தயாரிக்கும் பொருள்களையெல்லாம் கிட்டத்தட்ட 1,000 பஸ் களுக்கு வெளிமார்க்கெட்டிலிருந்துதான் வாங்குகிறோம். நாங்கள் ஏதோ 2-3 பஸ் வைத்து இருக்கிறோம். எங்களைவிட நீங்கள் கூடுதலாக வாங்குவீர்கள். நாங்கள் பழைய பார்ட்ஸ் போட்டு கூட வண்டி ஓட்டுவோம். ஆனால், அரசுப் போக்குவரத்தில் பழைய பார்ட்ஸ் எடுத்து விட்டால் போடுவது இல்லை. புதிய பார்ட்ஸ்தான் போடவேண்டும். இப்படி இருந்தும் 2 கோடி லாபம் கட்டியிருக்கிறீர்கள். அப்படியிருந்தபோதிலும், பொதுமக்களுக்கு நன்மை செய்யவேண்டு மென்பதற்காகப் பஸ் விட்டதால் 1 கோடி ரஷ்டம் ஏற்பட்டு 1 கோடி தான் லாபம் கிட்டியிருக்கிறது. மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் இந்தத் துறையைப் பற்றிக் குறிப்பிடுப்போது ஒரு தங்கச் சுரங்கம் என்று சொன்னார்கள். அந்தத் தங்கச் சுரங்கம் வடியாமல் இருப்பதற்கு வேண்டிய நடவடிக்கைகளை அமைச்சர் அவர்கள் எடுத்துக்கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். (மணியடிக்கப்பட்டது.) தலைவரவர்களே, எனக்கு ஒரு 5 நிமிடம் தரவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு மாற்றுத் தலைவர் (திரு. துரை முருகன்): எல்லோருக் கும் 10 நிமிடம் தான். அதிலே யாருக்கும் மாறுதல் கிடையாது. எதிர்க் கட்சிகளுக்கும் 10 நிமிடம் தான் என்று குறிப்பிட்டுக் கொடுக்கப் பட்டிருக்கிறது. இன்னும் இரண்டு நிமிடத்தில் முடித்துவிடுங்கள்.

திரு. சி. ஆறுமுகம்: இந்தத் தொழிலை நிரந்தரமாக நடத்த வேண்டுமென்பதற்காகத்தான் இந்தச் சர்க்கார் திட்டம் போட்டு இருக்கிறது. இது ஒரு நிரந்தரமாக நடத்தப்படும் தொழில் என்பதால் அதற்குத் தக்க நடவடிக்கைகளை எடுக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

சேல்ஸ் டாக்ஸைப் பற்றிக் குறிப்பிட விரும்புகிறேன். வியாபாரிகள் எங்களிடமிருந்து வரிகளை வசூலித்து விட்டு, ஒரு 1 மாதம் 2 மாதம் கழித்து, அதுவரை அந்தப் பணத்தை கையாடல் செய்துவிட்டு அரசுக்குக் கட்டுகிறார்கள்.

1974 மார்ச் 15]

[திரு சி. ஆறுமுகம்]

ஆனால், பஸ் சொந்தக்காரர்களைப் பொறுத்தவரையில் 90 நாளைக்கு, உண்டான கட்டணத்தை முன்பணமாக அரசுக்குக் கட்டவேண்டும். வியாபாரிகள் கை புரட்டிக்கொண்டு அப்புறம் கட்டுகிறபோது, அதுவும் அவர்கள் கணக்கையெல்லாம் சரி செய்துவிட்டு, கை புரட்டலுக்குத் தகுந்த மாதிரி கணக்கை செய்து விட்டு, பிறகு அப்பீல் என்று போட்டு, அதற்குப் பின் பல மாதங்கள் கழித்துத்தான் பணம் கட்டுகிறார்கள்.

ஆகவே, பஸ் தொழிலைப் பொறுத்தவரையிலும் இந்த முறை மாற்றப்பட வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

போட்ட கட்டணத்தில் பெரும் பகுதியை இன்றைக்கு மாநில அரசும், மத்திய அரசும் எடுத்துக்கொண்டு விடுகின்றன. இந்தத் தொழிலில் இருந்த பெரிய பஸ் அதிபர்கள் எல்லாம் போய்விட்டார்கள். இன்று இருப்பவர்கள் 2—3 பஸ் வைத்திருப்பவர்கள்தான். இவர்களெல்லாம் டிரைவர்களாக, கண்டக்டர்களாக, கிளினர்களாக இருந்து முன்னுக்கு வந்தவர்கள். பலர் எழுத்தறிவு இல்லாத நிலையில், படிக்காத நிலையில் கூட இருக்கிறார்கள். நல்ல பெரிய முதலாளிகள் வேறு தீசையில் தங்கள் கவனத்தைத் திருப்பிக் கொண்டிருக்கும் இந்த நேரத்தில், இந்த சிறு அதிபர்கள் இந்தத் தொழிலை நடத்துகிற கொஞ்ச காலத்திற்காவாவது பிழைத்து இருக்க வேண்டிய நிலையில் அரசு அவர்களைக் காப்பாற்றவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

இந்த மாமன்றத்தின் மூலம் இன்னொன்றையும் கேட்டுக்கொள்கிறேன். மாவட்ட வாரியாக அச்ச அலுவலகம் வைக்கவேண்டுமென்று கேட்டு என்னுடைய உரையை முடித்துக் கொள்கிறேன். வணக்கம்.

மாண்புமிகு மாற்றுத் தலைவர் (திரு. துரை முருயன்):
திரு. கே. பி. கந்தசாமி அவையில் இல்லை. திரு. போடி சுருளிவேல்.

திரு. மு. சுருளிவேல்: மாண்புமிகு பேரவை மாற்றுத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சரவர்கள் கோரியிருக்கக்கூடிய இந்த மானியத்தின் மீது பேசுவதற்கு நான் பெருமையடைகிறேன்.

சோசலிச சமுதாயம் அமைக்கப் பாடுபடுகிற திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தின் எழுச்சிமிக்க, உணர்ச்சிமிக்க முறையிலே சோசலிசக் கொள்கையிலே மட்டுமல்லாமல், அதை நடைமுறைப்படுத்துவதிலும் எந்த அக்காட்டாக விளங்கிவருகிற மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களின் மானியத்தின்மீது பேசுவதற்கு சோசலிச சமுதாயத்தை அமைக்கப் பாடுபடுகிற திராவிட முன்னேற்றக் கழகத் தொண்டன் என்ற முறையில் நான் பெருமைப்படுகிறேன்.

இந்த மானியத்தைப் பிரேரேபித்துப் பேசிய மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் 1971-க்குப் பிறகு பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் ஏற்பட்டு இருக்கும் மாற்றங்களையும், தமிழகத்தின் பல்வேறு மாவட்டங்களின்

[திரு. மு. சுருளிவேல்]

[1974 மார்ச் 15]

தலைநகரமாகக் கொண்டு அமைக்கப்பட்டிருக்கும் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் பற்றியும், பொதுமக்களுக்கு நன்மை செய்கிற காலத்தில் ஏற்படுகிற இன்னல்களைச் சமாளித்து எந்த அளவுக்கு லாபம் பெற்று இருக்கிறது என்று தெனியாகச் சுட்டிக்காட்டினார்கள்.

என்னப் பொறுத்தவரையில் இன்றைய தினம் தமிழ்நாடு தொழில் துறைமைப் பெருக்கி, வேலை வாப்பை அடிகப்படுத்தி தமிழகத்தை ஒரு தொழில்களமாக ஆக்கவதற்காக பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகம் என்று ஒன்று ஆரம்பிக்கப்பட்டிருப்பதற்காக நாள் பாராட்டாமல் இருந்தால், இதைப்பற்றி நான் குறிப்பிடாமல் இருக்கால் நான் தமிழக குடிமகன் என்ற முறையில் நன்றி மறந்தவன் ஆவேன். ஆனால் இதைக் கூறுகிற நோத்தில் தமிழகத்தின் அரசு பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகத்தை அமைக்கிற நோத்தில் மாண்புமிகு அம்மையார் திருமதி அனந்தநாயகி அவர்கள் இந்த முயற்சி எதோ அவர்கள் கட்சி ஆட்சி புரிகிற மத்திய சர்க்காருக்குச் சவால் விடுவதாகத் தோன்றுகிறது என்று கூறியது தமிழ் நாட்டின் துபாக்கியமேயாகும்.

அவர்கள் அறிவுசீரோ, அறிமட்டாட்சோ நான் அறிவேன். அவர்கள் எதோ இந்தக் கப்பல் போக்குவரத்து முழுவதும் இந்திரா காந்தி அம்மையார் கையில் வைத்து இருப்பதாகக் கருதியிருந்தால் நான் பணியேடு அவர்களுக்குத் தெரிவித்துக்கொள்வேன், அது தவறான ஒரு கருத்து, அதை உங்கள் உள்ளத்திலிருந்து எடுத்து விடுங்கள். திருமதி இந்திராகாந்தி அம்மையார் தலைமை வகித்திருக்கும் காங்கிரஸ் கட்சிக்குத் தேர்தல் நிதி கொடுப்பதன்மூலம் தங்களுடைய பொருளாதாரத் தைக்காப்பாற்றி வருகிற இந்த நாட்டின் பிர்லாக்களும், மற்றவர்களுந்தான் தங்கள் கையில் இந்தக் கப்பல் போக்குவரத்துத் துறையை வைத்திருக்கிறார்கள். ஒழிப்பு, மாற்று பிராண்ட் சோலிசத்தைக் கணப்பிடிக்கும் இந்திரா காந்தியின் காத்தில் இவை என்னதான் அந்த கட்சியின் உறுப்பினர் என்ற மனையில் திருமதி அனந்தநாயகி அவர்கள் தெரிந்து கொள்ள வேண்டுமென்று பணியேடு தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

அதே நேரத்தில் தமிழகத்திலுள்ள மக்களின் மானத்தைக் காப்பாற்றுவதற்குச் சவால் விடுவதற்காக அல்ல, தமிழர்களின் உரிமையைக் காப்பாற்றுவதற்காக, தமிழ் சமுதாயம் முன்புறம் அடைவதற்காக அமைக்கும் பணியில் இந்திரா காந்தி அவர்களை மட்டும் அல்ல, மத்திய அரசுக்கு எதிராகக் களத்தில் குதிக்கும் சூழ்நிலை வந்தால் களத்தில் குதித்து அந்த மத்திய சர்க்காரை எதிர்த்து, இந்த நாட்டின் கண்ணியத்தை, மானத்தைக் காப்பாற்ற முடியும், அதனால் ஏற்படும் விளைவுகள் எத்தனை பயனுடையதாக இருந்தாலும் துணிந்து திராவிட மன்னேற்றக் கழகம் மத்திய சர்க்காரை எதிர்த்து இந்த நாட்டின் உரிமைகளை காப்பாற்றுவதற்காக களத்தில் குதிப்பதற்குக் கயாராக இருக்கிறது. இது வெறும் சவால் மட்டும் அல்ல, உண்மையிலேயே களத்தில் சந்திக்கும் ஆறாஸ் பண்டைக் இபக்கம் திராவிட மன்னேற்றக் கழகம் என்னைது கயவு செய்து அம்மையார் அவர்கள் தெரிந்து கொள்ள வேண்டும். இப்படி யெல்லாம் மிரட்டினால் தமிழக அரசு முயற்சிகளை கைவிட்டுவிடும்....

1974 மார்ச் 15]

திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி : பாயிண்ட் ஆப் ஆர்டர் சார். இவர்கள் என்ன மறைமுகமாக பிரிவினை கோஷத்தை எழுப்புகிறார்களா? தமிழின் மானத்தை காப்பாற்ற ஒரு இயக்கம் இருக்கிறது என்று சொன்னால் தேசிய ஒற்றுமையைக் காப்பாற்றுவதற்கும் ஒரு படை இருக்கிறது என்பதைப் புரிந்துகொள்ள வேண்டும் என்று சொல்லிக் கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு மாற்றுக் கலைவர் (திரு. துரைமுருகன்) : இது ஒன்றும் பாயிண்ட் ஆப் ஆர்டர் இல்லை.

திரு. மு. சுருளிவேல் : நாங்கள் இந்தியாவின் ஒற்றுமையைக் காப்பாற்ற விரும்புகிறோம் அதைத் திருமதி அனந்தநாயகி அவர்கள் புரிந்து கொள்ள வேண்டும். நாங்கள் டாட்டா, பிர்லா அங்கம் வகிக்கும் அந்த இந்தியாவைக் காப்பாற்றத் தயாராக இல்லை. பெரும் முதலாளிகள், பணக்காரர்கள், நிலச் சொந்தக்காரர்கள், வேறு அக்கிரமக்காரர்கள் குடி கொண்டுள்ள இந்தியாவைக் காப்பாற்ற திராவிட முன்னேற்றக் கழகம் தயாராக இல்லை. நானெல்லாம் உழைத்துவிட்டு, மாடாக வாழ்கிற கோடிக்கணக்கான தொழிலாளர்கள் வாழும் இந்தியாவை முழுக்க முழுக்கக் காப்பாற்ற தயாராக இருக்கிறது என்பதையும் அதிலே அவசியமில்லாமல் இரண்டிலிக் கருத்திற்கு இடமில்லாமல் அம்மையார் அவர்கள் தெரிந்துகொள்ள வேண்டும். எங்களை பிரிவினைவாதி என்று கூறுவதால் உங்களுக்கு இந்திரா காந்தியின் தயவு கிடைக்கும் என்றால் அதைப் பற்றிக் கவலைவில்லை.

நீங்கள் வெற்றிபெற்ற கட்சி ஒன்று, இப்பொழுது இருக்கிற கட்சி ஒன்று. நீங்கள் நல்ல பெயர் வாங்க வேண்டுமென்றால் திருமதி இந்திரா காந்தி அவர்களிடமிருந்து சாட்டிபிக்கேட் வாங்க வேண்டும். எங்களுடைய கோஷத்தை பிரிவினை கோஷம் என்றே அல்லது திராவிட நாடு கோஷம் என்றே கூறினால் அதைப்பற்றி நாங்கள் கவலைப்படவில்லை. நாங்கள் எங்களுடைய அரசியல் கொள்கையைத் தெளிவாக வைத்துக்கொண்டிருக்கிறோம்.

கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகம் அமைப்பதன்மூலம் திருமதி இந்திரா காந்தியினுடைய தவறான சோசலிச முகமூடியைக் சிழித்திருக்கிறது தமிழக அரசு கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகம் ஏற்படுவதானால் நம்முடைய நாட்டில் மின் பற்றாக்குறை இருக்கிறது, அதைத் தீர்ப்பதற்கு நிலக்கரி தேவையப்படுகிறது. அதைக் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகத்தின் மூலம் துரிதமாகக் கொண்டுவருவதினால் மின் உற்பத்தியைப் பெருக்கிக் கொள்ளலாம். அதனால் பல தொழிலாளர்கள் பயன்டைவார்கள். தமிழ் நாட்டினுடைய தொழில் வளத்தைப் பெருக்கிக்கொள்ளலாம். தொழில் வளத்தைப் பெருக்குவது மட்டுமல்ல, வேலையில்லாத திண்டாட்டத்தை ஒழிக்கலாம். இப்படி ஒரு பெரிய செயினாக வரக்கூடிய, ஒரு சைக்கிளாக வரக்கூடிய பல்வேறு நன்மைகளை அடையமுடியும். ஆகவே, பூமபுகார்

[திரு. மு. சுருளிவேல்]

[1974 மார்ச் 15]

கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகம் ஏற்படுத்த இருப்பது ஒரு நல்ல முயற்சி. சோஷலிஸ சமூக அமைப்பில் எதிர்காலத் தமிழகத்தில் ஒரு நல்ல சமுதாயத்தை ஏற்படுத்த முடியும். வேலைவிலைத் திண்டாட்டத்தை ஒழித்து, வறுமையை வென்று, சுபிட்சமாக வாழக்கூடிய சமுதாயத்தை அமைக்கும் ஒரு பணிக்கு டம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகம் மிகவும் உதவிப் படியாக இருக்கும் என்று மிகவும் தாழ்மையுடன் தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

அகே நேரத்தில் நான் மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்களிடத்திலும் அமைச்சர் அவர்களிடத்திலும் ஏற்கெனவே சொல்லியிருக்கிறேன். தென் இந்திய மாலுமிகள் சங்கம் ஏறத்தாழ 15,000 உறுப்பினர்களைக் கொண்டது, அந்த சங்கத்திற்குப் ஸ்டீயர் நபிகள் எஸ். எஸ். ராஜேந்திரன் தலைவர். நான் அதனுடைய துணைத் தலைவராக இருந்து வருகிறேன். அதற்கு முன்பு நாடாளுமன்ற உறுப்பினர் திருநாட்டில் மனைவரான தலைவராக இருந்தார். பம்பாய் கல்கத்தாவில் கப்பல் மாலுமிகளாக வேலைக்கு சேர்த்துக்கொள்ளும் ரெக்ரூட்மென்ட் ஆபீஸ் வைத்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். நாங்கள் எத்தனைபோதும் காலமாக திரும்பி இந்திராகாந்தி அம்மையார் சர்க்காரிடம் 8 ஆண்டு காலமாக வாதாடியும் போராடியும் அவர்கள் அந்த ரெக்ரூட்மென்ட் ஆபீஸ் சென்னையில் வைப்பதற்குத் தயாராக இல்லை. அந்த அளவுக்கு அவர்கள் வடநாட்டு மண்பான்மையை மனதில் வைத்திருக்கிறார்கள். திராவிட இனத்தை, திராவிட நாட்டை எப்படி குலைக்கிறார்கள் என்பதற்கு இது ஒரு அருமையான, கையிலே இருக்கக்கூடிய உதாரணம் ஆகும்.

எட்டு ஆண்டுகாலமாக போராடி வருகிறோம். பம்பாய் இந்திராக் காங்கிரஸ் கையாளாகிய லிபேரா பான்ஸிவை தலைவராக வைத்துக்கொண்டு கல்கத்தாவிலும் மராஜிலும் ஆபீஸ் வைத்துக்கொண்டு ரெக்ரூட்மென்ட் நடத்துகிறார்களே தவிர இங்கே ஒரு ஆபீஸ் வைக்க முன்வரவில்லை. இதுவரையில் தமிழ் தொழிலாளியோ மலையாளத் தொழிலாளியோ, கெலங்கத் தொழிலாளியோ அல்லது கன்னடத் தொழிலாளியோ அங்கே வேலைக்குச் சேர வேண்டுமென்றால் தன்னுடைய குடும்பத்தினுடைய பணத்தை எடுத்துக் கொண்டு, பம்பாய், கல்கத்தாவில் நாள் கணக்கில் காத்திருக்க வேண்டியிருக்கிறது. வடநாட்டு அதிகாரிகளிடம் செஞ்சிக் கூத்தாடி வேலை பெற வேண்டிய நிலை இருக்கிறது. அந்த நிலையைப் போக்குகின்ற வகையிலே இப்பொழுது தமிழகத்தில் நாம் அமைத்திருக்கக்கூடிய கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகத்தில்—நான் ஏற்கெனவே மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்களிடத்திலும் மாண்புமிகு போக்குவரத்து அமைச்சர் அவர்களிடத்திலும் அந்த சங்கத்தின் துணைத்தலைவர் என்ற மறையில் ஒரு பட்டியலை அளிக்கிறேன். திறமையுள்ள மாலுமிகளை எங்களுடைய சங்கத்தைச் சேர்ந்தவர்களை இந்தக் கழகம் தன்னுடைய பணியினைத் துவங்குகின்ற நேரத்தில் எங்களுடைய சங்கத்தின் உறுப்பினர்களை நீங்கள் சேர்த்துக்கொள்ள வேண்டும். சென்னையில் இருக்கக்கூடிய ஏறத்தாழ

1974 மார்ச் 15]

[திரு. மு. சுருளிவேல்]

1,000 மாலுமி தொழிலாளிகளுக்கு இந்திராகாந்தி அரசினால் இருளில் வாழ்ந்து கொண்டிருக்கக்கூடிய இருள் படிந்திருக்கிற அந்த மக்களுக்கு ஒரு வளக்கை ஏற்றி வைக்கவேண்டுமென்று வடைபெறுகிறேன்.

திரு கே. கந்தசாமி : தலைவர் அவர்களே, தமிழகப் போக்குவரத்துத் துறையின் சார்பாக சமர்ப்பிக்கப்பட்டுள்ள 1974-75-ஆம் வருட நித நிலை அறிக்கையை வரவேற்று பார்வேடு பிளாக் கட்சியின் சார்பாக எல்லா உடைய சில கருத்துக்களைச் சொல்ல முயற்சிக்கிறேன்.

தமிழகத்தில், இந்தியாவில் தலைசிறந்த தலைவராக முதல்வராக இருந்து கொண்டு தமிழக அரசு பல சொஷலிச திட்டங்களை நடைமுறைப்படுத்தி வருவது குறித்து நான் மலமற்ற வாழ்த்துகிறேன். எதிர் கட்சியல் இருப்பவர்களும் இதை உணர்ச்சிபூர்வாக என்னாலும் கூட திட்டங்கள் உயர்ந்த நோக்கத்தைக் கொண்ட திட்டங்கள், மிக நன்மை பயக்கக் கூடிய திட்டங்கள் என்று அத்தனைபேரும் ஒத்துக்கொண்டாலும் கூட நடைமுறையில் பார்க்கிறபோழுது சில பேதங்கள் காணப்படுகின்ற காரணத்தினால் அந்தத் திட்டத்தையே குறைசுற்றி வருகிறார்கள் என்பதையும் நாம் உணரக் கடமைப்பட்டிருக்கிறோம்.

போக்குவரத்துக் கழகத்தைப் பொறுத்த அளவுக்கு எந்த மாநிலத்திலும் இல்லாத அளவிற்கு மிகத் துணிச்சலோடு, நிதி பற்றாக்குறை பொன்ற பல்வேறு சிக்கல்கள் இருந்தாலும் கூட நமது மாநில அரசு மாண்புமிகு போக்குவரத்து அமைச்சர் அயரா உழைக்கும் விதத்தில் கழக அரசு நல்ல பல திட்டங்களை நிறைவேற்றுவதற்காக தனியார்த்தறை போக்குவரத்தை எல்லாம் அரசாடைமையாக்கி அவை சரிவர செயல்படுவதற்காக பல கழகங்களை ஏற்படுத்தி அந்தக் கழகங்களில் வேலை செய்கின்ற தொழிலாளிக்கு அவர்கள் தங்களுடைய உழைப்பு நல்குவது மாத்திரமல்லாமல் அதன் வாயிலாக வரும் உதியத்தை அவர்களையும் பங்குதாரர்களாக ஆக்கவேண்டும் என்ற அடிப்படையிலே சோஷலிச திட்டத்தை நடைமுறைக்கு கொண்டு வந்ததை நான் பாராட்டுகிறேன். உழைப்பவனுக்கே ஊதியம் வேண்டும் என்ற நிலையிலே உருவாக்கப்பட்ட இந்தத் திட்டம் செயல்படுகின்ற முறையில் நாம் இதை நடைமுறையில் கொண்டுவருவதில் இருக்கிற சில சிக்கல்களை உணர்ந்து அவற்றை நிவர்த்தி செய்ய கடமைப்பட்டிருக்கிறோம். Independence without economic independence is worse than slavery என்று சொல்கிறார்கள், அதைப் போல போக்குவரத்து நிறுவனங்களை நாம் எடுத்தோமே ஒழிய பஸ்களைச் சரியாக பழுது பார்க்கக்கூடிய வகையில் ஓர்ச்ஷாப் நிறுவனங்களை நாம் மேற்கொள்ளவில்லை. அவைகளை நாம் மேற்கொண்டிருந்தால் மிகச் சிறந்த முறையில் பஸ்களை எல்லாம் நாம் ஓட விட்டுக்கொண்டிருக்கலாம்.

பஸ்கள் எப்பொழுது பழுதடையும் என்பதை யாரும் ஊகிக்க முடியாது. அவ்வப்பொழுது பழுதடையும்பொழுது அந்தக் குறைவை உடனடிசீர்தான் நிவர்த்தி செய்யத்தக்கத் தொழில் நுட்ப அறிஞர்களையும் பொறியாளர்

[திரு. கே. கந்தசாமி]

[1974 மார்ச் 15]

களையும் வைத்து அதை ஒட்ச்செய்வதில் சிக்கல் ஏற்படுகிறது. ஆனால், ஓர்க்ஷாப் இருத்தால், ஸ்பர் பாட்ஸ் தேவைப்படுகின்ற பொருள்களை அங்கியை உற்பத்தி செய்ய முடியும். உடனுக்குடன் பஸ்களை பழுது பார்த்து பழுதடைந்த பாகத்தை நக்கி அல்லது சர் செய்து பஸ்களை சரியான நிலையில் வைத்துக்கொள்ளலாம்.

மதுரையில் பாண்டியன் ரோட்வேஸ் கார்ப்பரேஷன் டி. வி. எஸ். ஸ்தாபனத்திடமிருந்து பஸ்களை எடுத்த பொழுது அவர்களுடைய ஓர்க்ஷாப்பை நாம் எடுத்திருந்தோமானால் மிக நல்ல முறையில் பணியாற்ற முடியும். மதுரைவாசு என்ற முறையில் அங்க நடைமுறையில் இருப்பதை நான் உணர்கிறேன். டி. வி. எஸ். ஸ்தாபனம் டிஸ் போக்குவரத்தை நடத்தும் பொழுது பஸ்-நீட்நெஸ் என்று ஆங்கிலத்தில் சொல்லுவார்கள் பஸ்கள் சுத்தமாக இருக்கும். இந்த பஸ்ஸில் பிராயாணம் செய்யக் கூடிய பிரயாணிகளோ அல்லது பொதுமக்களோ குறை கூறுவதற்கு பஸ் டிரைவரோ, கண்டக்டரோ அனுமதித்தது கூடையாது. ஏதாவது ஒரு சிறு தவறு இருக்குமேயானால் அதைச் சரிப்படுத்துவதற்கு மேல் அதிகாரி இந்த இடத்திற்கே வந்து விசாரணை செய்து தவறைக் களைய தக்க நடவடிக்கை எடுப்பார். ஆனால் இன்று அரசியல் காரணங்களுக்காக பல தொழிலாளர்களின் சங்கங்களை ஊக்குவிப்பதன் காரணமாக தொழிலாளர்களுக்கு உழைப்பிற்குத் தகுந்த ஊதியம் வேண்டும். அவர்களுடைய உரிமைகளைப் போராடி பெறுவதற்கு சங்கங்கள் தேவை என்ற நிலை காணப்பட்டிருக்கின்ற நிலையாக இருந்தாலும் நடைமுறையில் அவர்களுடைய மனோபக்குவ நிலை சரியான முறையில் இல்லை. சிறு குழந்தைகளுக்கு அதிக உரிமைகளை வழங்குவது போன்ற நிலைமை ஏற்படுகிறது.

எல்லாத் துறைகளிலும் "இன்டிஸ்பரன்ஸ் ரெவர்ட்ஸ் வொர்க்" என்ற நிலையும், "டிஸ் ரெஸ்பெக்ட் டு தி பப்ளிக்" என்ற நிலையும் இருப்பதைப் பார்க்கிறோம். இந்த நிலை போக்குவரத்துத் துறை பணியாளர்களிடத்தில் மாத்திரம் இடம் பெற்றிருக்கிறது என்ற குறிப்பிடவில்லை. எல்லாத் துறைகளிலும் நாம் காண்கிறோம் என்பதை மிஷும் வேதனையோடு சொல்லிக் கொள்ளுகிறேன். போக்குவரத்துத் தொழிலாளிகள் பல தரப்பட்ட குணதீயங்களைக் கொண்ட மக்களைச் சந்திக்க வேண்டியிருக்கிறது. அவர்களுடன் பழக வேண்டிய நிப்பந்தமான நிலையில் அவர்கள் இருக்கிற காரணத்தினால், அங்குள்ளவர்களை ஸைக்லாஜிகலாக நல்ல முறையில் நடந்து கொள்ளுகிறவர்களாக வைத்திருந்தார்கள், டி.வி.எஸ். ஸ்தாபனத்தினர். ஒரு நாள் மதுரையில் ஸ்டேட் பஸ்ஸில் ஏறிக்கொண்டிருந்த 9 வயதுக் கர்ப்பிணி புட்போர்டில் கைக்குழந்தையோடு திடீரென்று ஏறியபொழுது தவறிக் கீழே விழுகின்ற நிலைமையில் விசில் கொடுத்தபொழுது அதைத் தடுத்த நிறுத்தி அந்த அம்மையாரை உள்ளே போகச் செய்தார்கள், பக்கத்தில் இருந்தவர். அப்படிப்பட்ட சம்பவங்கள் சர்வ சாதாரணமாக நடந்து கொண்டிருக்கின்றன.

1974 மார்ச் 15]

திரு. நா. வெ. குருசாமி : ஆன் ஏ பாயிண்டு ஆப் ஆர்டர், கர்ப்பிணி என்று சொன்னார்கள். 9 மாத கர்ப்பிணி என்று நினைக்கிறேன். 9 வயது கர்ப்பிணியா, 9 மாத கர்ப்பிணியா என்பதை தெளிவு படுத்த வேண்டும்.

திரு. கே. கந்தசாமி : 9 மாத கர்ப்பிணிதான். அவர்கள் வேண்டுமென்றே செய்கின்ற அந்த அளவுக்கு அரசியல் நோக்கத்தோடு செயல்படுகின்ற சங்கங்கள் இருக்கிற காரணத்தினால் அவர்களமீது தக்க நடவடிக்கை எடுக்க முயன்றால், சங்கத் தலைவர்கள் அதிகாரிகளைச் சந்தித்து, அவர்களுக்குப் பாதுகாப்பு அளிக்கக்கூடிய நிலை இருக்கிறது.

(நண்பகல் 12-00)

அதேபோல வெளி ஊர் போகிற பஸ்களில் இடம் இருக்கிறது. ஆயினும் பஸ் டிரைவரும் சரி, கண்டக்டரும் சரி ஆங்காங்குள்ள பயணிகளுக்கு நிறுத்தாமல் போய்விடுகிறார்கள். டி.வி.எஸ். ஆக இருந்தபோது பஸ் நம்பரை குறித்து புகார் செய்தால் உடனடியாக நடவடிக்கை எடுத்திருக்கிறார்கள். நான் தற்போது மாணேஜிங் டைரக்டரிடமே நேரில் புகார் எழுதிக் கொடுத்தேன். என்ன நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டது என்பது இதுவரை தெரிவிக்கப்படவில்லை.

மிகச் சிறந்த சோஷலிச திட்டத்தைத்தான் நாம் நிறைவேற்றுகிறோம் என்றாலும், இதிலுள்ள ஒரு சில குறைபாடுகள் அகற்றப்பட்டால்தான், மக்களுக்கு இது மிகவும் பயனுடையதாக இருக்கும் என்கிற காரணத்தினால் நான் இவற்றைக் குறிப்பிடுகிறேன். மாண்புமிகு குருசாமி போன்றவர்கள்—எதிர்க்கட்சிக்காரர்கள் வேண்டுமென்றே குறை சொல்வதைப்போல நான் சொல்லவில்லை. டாக்டர் கலைஞர் அவர்கள் கொண்டுவந்துள்ள இந்த நல்ல திட்டத்தை ஆதரிப்பதோடு கூட இது இன்னும் நல்லமுறையில் செயல்பட என்ன என்ன செய்ய வேண்டும் என்பதற்கு யோசனை சொல்லுகிற வகையில்தான் நான் சிலபல குறைபாடுகளை எடுத்துக் காட்டினேன்.

திரு. நா. வெ. குருசாமி : பாயிண்ட் ஆப் ஆர்டர், பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் பேசும்போது என் பெயரைத் குறிப்பிட்டு நாங்கள் வேண்டுமென்றே குறைசொல்வதைப் போலச் சொன்னார்கள். ஆனால் அதரிப்பதாகச் சொன்ன உறுப்பினர் முழுக்க முழுக்க குறைகளையேதான் சொல்லியிருக்கிறார்கள் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

திரு. கே. கந்தசாமி : நாங்கள் ஆதரிக்கிறோம் என்பதற்காக சுமமா இரண்டு கைகளைத் தூக்குவதும் இல்லை. பாராட்ட வேண்டியவைகளையும் கூட எதிர்க்கட்சியினர்களைப் போல பாராட்டாமல் இருப்பதில்லை. நாங்கள் ஆளும் கட்சியை ஆதரிக்கக் கடமைப்பட்டிருக்கிற காரணத்தினால் உயர் மட்டத்தில் இருக்கிற அமைச்சர்கள் செய்கிற நல்ல காரியங்களை எல்லாம் பாராட்டுவதோடு நில்லாமல், கீழ்மட்டத்தில் ஏற்படுகிற குறைபாடுகளைச் சுட்டிக்காட்டுகிறபோதுதான், ஜனநாயகக் கடமைகளைப் பூரணமாக ஆற்றியவர்களாகிறோம். குறைசொல்ல வேண்டுமென்ற நோக்கத்தோடு அல்ல. பொது மக்களுக்கு ஏற்படுகிற ஒன்றிரண்டு இன்னல்களும் நீக்கப்பட வேண்டும் என்பதற்காகச் சொல்கிறேன்.

[திரு. கே. கந்தசாமி]

[1974 மார்ச் 15]

இன்னொன்று, நான் மதுரையில் பி.ஆர்.சி. மாணேஜிங் டைரக்டருடன் பேசிக்கொண்டிருந்தபோது சில தொழிலாளர்கள் வந்தார்கள். அங்கே பல கட்சிகளின் பெயரால் தொழிற்சங்கங்கள் இருக்க, இவர்கள் தாங்கள் எவ்விதக் கட்சி சார்பும் இல்லாமல் தொழிற்சங்கம் வைத்துக் கொண்டிருப்பதாகச் சொன்னார்கள். அது நல்ல அம்சம். டைரக்டர், உங்கள் பிரதிநிதியும் இங்கே இருக்கிறார் என்று என்னைச் சுட்டிக்காட்டினார்கள். நானும் அவர்களது முயற்சியைப் பாராட்டினேன். இப்படி கட்சி சார்பற்ற முறையில் தொழிற்சங்கங்களை அமைத்து, தொழிலாளர்களது நலன்கள் பாதுகாக்கப்பட வேண்டும் என்கிற என்னுடைய ஆலோசனையைக் கூறி, இது சிறந்த திட்டம், இதைக் கொண்டு வந்ததற்காக என்னுடைய பாராட்டுதலைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன் என்று கூறி என் உரையை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, இன்று கொண்டுவந்திருக்கிற சாலை போக்குவரத்து மானிய அடிப்படையிலே நான் என்னுடைய சில கருத்துக்களைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். இன்றைக்கு போக்குவரத்து இலாக்கா தன்னுடைய கையில் ஏராளமான பஸ்களை வைத்துக் கொண்டிருக்கிறது. சாலைப் போக்குவரத்தின் மூலமாக நான் இந்த ஆண்டுதான் லாபத்தைக் காட்டுகிறேன் என்பதாக நாலாயிரம் பஸ்களை ஒட்டி—அதுவும் எக்கச்சக்கமாக ஓவரலோடு ஏற்றி பயனிகள் பஸ்களில் தொங்கிக் கொண்டு போகிறார்கள்—ஒரு வாரத்திற்கு முன் இரண்டு பையன்கள் அப்படித் தொங்கிக் கொண்டிருப்போகிறபோது லாரி மோதி செத்திருக்கிறார்கள்—அப்படித் தொங்கிக் கொண்டு போகிறவர்களுக்கு 500 ரூபாய் அபராதம் போடுவதாகச் சொல்லியிருக்கிறார்களே தவிர—இன்றைக்கும் கூட பஸ்களில் தொங்கிக்கொண்டுதான் போகிறார்கள். இப்படி ஓவர்லோடாக பஸ் போயும் கூட வரி கட்டாமல் நமக்கு வந்திருக்கிற லாபம் 90 லட்சம் என்கிறார்கள். வரியைக் கட்டிவிட்டால் என்ன மிஞ்சப்போகிறது?

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : எந்த வரியை மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் குறிப்பிட்டுக்கிறார்கள் ?

திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி : 'Pre-tax Profit' என்பதாக நீங்கள் எந்த வரியைக் குறிப்பிட்டிருக்கிறீர்கள் ?

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : Income-tax. We have to pay to centre tax by the corporation.

திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி : It is 50 per cent out of the 90 lakhs. If 45 lakhs go as tax, what is your net profit? It is only 45 lakhs. நாலாயிரம் பஸ்களை வைத்துக்கொண்டு நீங்கள் நாற்பது லட்சத்தைக் காட்டுகிறீர்கள். ஆனால் ஒரு பஸ்ஸுக்கு ஒரு லட்சம் என்பதாக 40 கோடிக்கு மேல் தனியார்களிடம் இருந்தால் லாபம் காட்டுவார்கள். நீங்கள் என்ன திறமையாக நடத்துகிறீர்கள் ?

1974 மார்ச் 15]

[திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி]

உங்கள் நிர்வாகத்தில் திறமை இல்லை என்பதை எடுத்துக்காட்டி இரு. ஜேம்ஸ் அவர்கள் ஒரே நம்பரில் இரண்டு டிக்கட் இருப்பதைப்பற்றிச் சொன்னபோது அதற்கு ஆதாரம் இருக்கிறதா என்று கேட்டீர்கள். நான் ஆதாரத்தோடு கொண்டுவந்திருக்கிறேன். ஐயம்பாணையத்தில் இருந்து குமளிக்குப் போகிற வழித்தடத்தில் கொடுக்கப்பட்ட டிக்கட் ஒரே நம்பர் இரண்டு டிக்கட்டுகளில் இருப்பதை நீங்களே பார்க்கலாம். இதோ இருக்கிறது.

மாண்புமிகு மாற்றுத் தலைவர் : (திரு. துரை முருகன்) : எதையும் நீங்கள் பேரவைத் தலைவர் மூலமாகத்தான் கொடுக்கவேண்டும். நீங்களே அமைச்சரிடம் கொடுக்கக்கூடாது.

திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி : நான் தங்கள் மூலமாகவே கொடுக்கிறேன். பேரவை மாற்றுத்தலைவர் உஷாராக இருப்பது பாராட்டத்தக்கது.

இன்னும் நமக்கு உதிரி பார்ட்டுகள் தேவை. உதிரி பார்ட்டு இல்லாமல் ஒரு வண்டியை ஷெட்டில் விட்டால் இதிலுள்ள மற்ற பார்ட்டுகளை எல்லாம் கழட்டி மற்றவற்றுக்கு மாற்றிவிடுகிறார்கள். பெரிய சமதர்மத்தைப் பேசுகின்ற நீங்கள்—பென்ஷன் கொடுக்கப்போகிறோம் என்றெல்லாம் சொல்லிக்கொண்டு 5,200 பஸ்களை வைத்துக்கொண்டு நீங்கள் எந்தமுறையில் இந்த நிர்வாகத்தை நடத்துகிறீர்கள்?

ஆக, 2, 3 பஸ்களை வைத்திருக்கின்ற முதலாளிகள் சாவதா, வாழ்வதா என்று தெரியாமல் திண்டாடிக்கொண்டிருக்கிறார்கள். பெரிய பஸ் முதலாளிகளை சௌகரியமாக வாழ வைத்திருக்கிறீர்கள். அவர்கள் வைத்திருந்த பஸ்களை உடனடியாக எடுத்துவிட்டு, காம்பன்சேஷன் கொடுத்து அவர்களுக்கு வேண்டிய சௌகரியங்களைச் செய்துகொடுத்து விட்டீர்கள். ஆனால் 2, 3 பஸ்களை வைத்திருப்பவர்களை திணற அடித்துக் கொண்டிருக்கிறீர்கள். இதுதான் உங்களுடைய சோஷலிசம். இப்போது விட்டுவைத்திருக்கின்ற 5,500 பஸ்களையும் உடனடியாக தேசியமயமாக்குவதில் உங்களுக்கு என்ன கஷ்டம் இருக்கிறது? பெரிய பெரிய பஸ்கம்பனிகளை எல்லாம் தேசியமயமாக்கியபோது ஏன் இவைகளையும் தேசியமயமாக்கக்கூடாது?

திரு. கே. கந்தசாமி : சார், பாயின்ட் ஆஃப் ஆர்டர். மாண்புமிகு உறுப்பினர் அம்மையார் அவர்கள் பேசும்போது 1976 வரையில் மீதி இருக்கின்ற பஸ்களை தேசியமயமாக்கமாட்டீர்கள் அவர்களுடைய ஆதரவு உங்களுக்கு வேண்டியிருக்கிறது என்று சொன்னார்கள். 1952-லே ஆட்சியில் அமர்ந்து 67 வரையில் இருந்தவர்கள் ஒரு பஸ்ஸைக் கூட தேசியமயமாக்கவில்லையே. அப்படியானால் அது பஸ் முதலாளிகளின் ஆதரவைப் பெறுவதற்காகத்தானா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு மாற்றுத் தலைவர் (திரு. துரை முருகன்) : இது பாயின்ட் ஆஃப் ஆர்டர் அல்ல. நீங்கள் பேசுகிறபோது விளக்கம் சொல்லியிருக்கலாம்; உங்களுடைய கருத்தைச் சொல்லியிருக்கலாம்.

[1974 மார்ச் 15]

திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி நாங்கள் ஒன்றும் தேசியமயமாக்காமல் இல்லை. எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்களையும், சிட்டி பஸ்களையும் அப்போது அரசாங்கம்தான் நடத்திக்கொண்டிருந்தது. தேசியமயமாக்குகிறோம் என்று சொல்கிறவர்கள் ஏன் இந்த 5500 பஸ்களை மட்டும் விட்டு வைக்கவேண்டும். நீங்கள் போட்ட வரி, மத்திய அரசாங்கத்திலே போட்ட வரி ஆகியவைகளினால் அவர்கள் நசுக்கப்பட்டிருக்கிறார்கள், 'ரேஷன் லைசேஷன் ஆஃப் மோட்டார் வேகிள்ஸ் டாக்ஸ்' என்று கொண்டுவந்து, 120 ரூபாய், 150 ரூபாய் டாக்ஸ் என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள்.

எந்த முறையிலே இந்தக்கணக்கை போட்டார்கள் என்று புரியவில்லை. உங்கள் வரவு-செலவுத் திட்டத்திலேயே சரியான கணக்கை நீங்கள் கொடுக்கவில்லையே. அப்படி இருக்கும்போது இதிலே மட்டும் எப்படி கணக்கைக் காட்டப்போகிறீர்கள்.

வாகன வரி இனத்தில் 1973-74-ம் ஆண்டு திருத்திய மதிப்பீட்டில் 27 கோடி வருமானம் என்று காட்டியிருக்கிறீர்கள். 1974-75-ம் ஆண்டு பட்ஜெட்டில் வாகன வரி 23 கோடி, இன்னொரு 5 கோடி—ஆக 28 கோடி என்று போட்டிருக்கிறீர்கள். வாகன வரி சீர்திருத்தத்தின்படி 6½ கோடி ரூபாய் அதிகம் கிடைக்கும் என்று நேற்று அமைச்சரவர்கள் சொன்னார்கள். அப்படியானால் 33 கோடி கிட்டத்தட்ட வருகிறது. ஆனால் பட்ஜெட்டில் 28 கோடி என்று காட்டியிருக்கிறீர்கள். ஆகவே, வருகின்ற வருமானத்தை நீங்கள் குறைத்துக் காட்டியிருக்கிறீர்கள் என்பதை இங்கே குறிப்பிட விரும்புகிறேன்.

மொபைல் ரூட்டுகளில் ஒரேகின்ற பஸ்களுக்கு ஒரு சீட்டுக்கு 30 ரூபாய், 40 ரூபாய் குவார்ட்டர்லி வரி என்று போட்டிருக்கிறீர்கள். அப்படியும் பார்க்கும்போது 60 சீட்டு உள்ள ஒரு பஸ்ஸின் மூலம் சீட்டுக்கு 40 ரூபாய் வைத்துப் பார்த்தால் 2,400 ரூபாய் ஒரு குவார்ட்டருக்கு கிடைக்கும். வரியைக் கட்டும்போது டாக்ஸ், சர்சார்ஜ் இரண்டையும் சேர்த்துக் கட்ட வேண்டுமென்று சொல்கிறீர்கள். அதனால் ஒவ்வொரு 3 மாதம் வரும் போது அவர்கள் கழுத்து நெறிகிறது. இந்த இரண்டையும் தனித்தனியாக வசூல் செய்யலாம். அதைவிட்டு விட்டு அவர்கள் கழுத்தை நெறிப்பது உங்கள் கொள்கையாக இருக்கிறது. அவர்களை வாழ விரும்புகள் அல்லது சாகவிடுங்கள். கழுத்தை நெறித்து சித்திரவதை செய்யாதீர்கள்.

மசல் ஆயில் விலை ஏறியிருக்கிறது. எஞ்சின் ஆயில் விலை ஏறியிருக்கிறது. டயர் கிடைப்பதில்லை. ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் கிடைப்பதில்லை; கிடைத்தாலும் மிக அதிக விலை கொடுக்க வேண்டியிருக்கிறது. இந்த நிலையில் சிறு சிறு பஸ் முதலாளிகள் என்ன செய்வார்கள்? பெரிய பெரிய முதலாளிகள் பஸ்களை எடுத்துவிட்டு, அவர்களுக்கு சௌகரியம் செய்து கொடுத்ததைப்போல இந்த சிறு முதலாளிகளுக்கும் செய்து கொடுத்தால் நீங்கள் கெட்டா போய்விடுவீர்கள்? சோசலிஸ கொள்கையை உருவாக்குவது இப்படித்தானா? இதுதான் உங்கள் சோசலிஸ கொள்கை? ஒன்றையுமே புரிந்துகொள்ள முடியவில்லை.

1974 மார்ச் 15]

[திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி]

பக்கத்திலே இருக்கிற மைசூர், ஆந்திரா மாநிலங்களைப் பாருங்கள். இங்கே இருப்பதைவிட அங்கே வரி குறைவாக இருக்கிறது. அந்த அளவுக்காவது உங்கள் வரியைக் குறைத்துக் கொள்ளக்கூடாதா? நியாயமாகப் பார்த்தால் பக்கத்து மாநிலங்களிலே இருக்கின்ற அளவுக்குத்தான் இங்கேயும் வரி போட வேண்டும். லாபம் வரவேண்டும், லாபம் வர வேண்டும் என்ற நோக்கத்தில் வரியைக் ஏற்றிக்கொண்டுபோய், சிறு சிறு முதலாளிகளை சித்திரவதை செய்வது உங்களுக்கு நல்லதல்ல.

திண்டுக்கல்-திருச்சி கொட்டாம்பட்டி வழியில் 48 சிங்கிள் போகிறது. அந்த ரூட்டில் ஒரு காங்கிரஸ்காரர் பஸ் விட்டுக்கொண்டிருக்கிறார். அவருக்குப் போட்டியாக இப்படி விட்டுக்கொண்டிருக்கிறார்கள். ஆனால் மதுரை ராஜப்பாளையம் ரூட்டில் அதிக வசூல் கிடைக்க வசதி இருந்தும், உங்களைச் சேர்ந்தவர்கள் அங்கே பஸ் விடுவதால் அந்த ரூட்டை எடுத்துக் கொள்ளவில்லை. இந்த உங்கள் கொள்கையை நான் வன்மையாகக் கண்டிக்கிறேன். வருமானமே இல்லாமல் இருந்தும் 48 சிங்கிள் விடுகிறீர்கள்.

மாண்புமிகு திரு ச. இராமச்சந்திரன் : மதுரை-திருச்சி பாதையில் பஸ் விடுவதைப்பற்றி மாண்புமிகு உறுப்பினர் அம்மையார் அவர்கள் சொன்னார்கள். 48 சிங்கிள் விடப்படும் 400, 450 ரூபாய் வசூலாகிறது. மாண்புமிகு உறுப்பினர் ஹாண்டே அவர்கள் பேசும்போது மதுரை-ராஜப்பாளையம் ரூட்டிலும் நல்ல வசூலாகும் என்று சொன்னார்கள். வசூலாகும் என்றால், நிச்சயமாக பஸ் விடப்படும்.

திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி : ஒரு பஸ்விலை எப்படி 450 ரூபாய் வசூலாகும். நிச்சயமாக ஆகாது. நான் வேண்டுமானால் “சாலஞ்ச்” பண்ணுகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு ச. இராமச்சந்திரன் : நான் ஒன்றுக்கு ஒரு பஸ்ஸுக்கு வருகின்ற வசூலை சொன்னேன்.

திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி : 48 சிங்கிள் விட்டு, 450 ரூபாய் வருமானம் வருகிறது என்று சொன்னால் ஆச்சரியமாக இருக்கிறது. எனக்கு வந்த தகவல் பஸ் காலியாகவே செல்கிறது என்பதுதான்.

தேசியமயமாக்கப்போகிறோம் என்று சொல்லி “டிராப்ட் ஸ்கீம்” போட்டிருக்கிறீர்கள். அந்த பஸ் முதலாளிகளுக்கு ஒவ்வொரு மாதமும் டெம்பரரி பெர்மிட் கொடுக்கிறீர்கள். ஒவ்வொரு மாதமும் பெர்மிட் வாங்க அவர்கள் ஆர்.டி.ஓ. ஆபீசுக்குப் போகவேண்டும். தேசியமயமாவ தற்கு இன்னும் எத்தனை ஆண்டு ஆகுமோ தெரியாது. ஆனால் டிராப்ட் ஸ்கீம் என்ற பெயரால் டெம்பரரி பெர்மிட் வாங்கச் சொல்கிறீர்கள். இந்தக் காலத்தில் ஆர்.டி.ஓ. ஆபீசுக்கு போய்விட்டு மீள முடியுமா? அங்கே போனால் அவர்கள் சும்மாவிடுவார்களா? அந்த பஸ் முதலாளிகள் தாங்குவார்களா? எப்போது எடுக்கவேண்டுமோ அப்போது எடுத்துக்

[திருமதி. த. ந. அனந்தநாயகி]

[1974 மார்ச் 15]

கொள்ளுங்கள். அதுவரையிலும் ஏன் அவர்கள் கழுத்தை நெரிக்க வேண்டும்? ஒரு வருஷத்திற்கு பெர்மிட் கொடுங்கள். இல்லை என்றால் 4 மாதத்திற்கு ஒருமுறை ரின்ப்யூவல் செய்ய வேண்டுமென்றாவது வைத்துக் கொள்ளுங்கள். ஒட்டை உடைசலான கொள்கைகளை வைத்துக்கொண்டு தொந்தரவு செய்யாதீர்கள்.

எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்களிலே போனால் தெரியும். ஒரு கிளின்லினெஸ் இல்லை. அசுத்தமாக இருக்கிறது. போய்ச் சேருவதற்குள் சட்டை எல்லாம் அழுக்கடைந்து போகிறது. சுத்தமாக வைத்துக்கொள்ள தகுந்த ஏற்பாடுகளைச் செய்ய வேண்டும். இந்த பஸ்களை ஒட்டுகின்றவர்களுக்கு மெக்கானிக்கல் எஞ்சினீயரிங், ஆட்டோமொபைல் எஞ்சினீயரிங் பற்றித் தெரிந்திருக்க வேண்டும். அதைத் தெரிந்தவர்களை வைத்து ஒட்டினால்தான் பஸ்விலே என்ன குறைபாடு இருக்கிறது, எப்படித் தீர்க்கவேண்டுமென்று என்று அறிந்து வேலை செய்வார்கள். இல்லை என்றால் நிச்சயமாக இந்தத் துறையிலே நஷ்டம்தான் வரும் என்று கூறி, முடித்துக் கொள்கிறேன்.

திரு. பெ. சீனிவாசன் : அமைச்சரவர்கள் சொன்ன பதிலிலிருந்து ஒரு சின்ன கிளாரிபிக்கேஷன் மட்டும் கேட்க விரும்புகிறேன். மதுரை-ராஜபாளையம் ரூட்டில் ஒரு மொனாபலி இருக்கிறது. பி.ஆர்.சி. பஸ் எப்போது அங்கே விடப்படும்? அந்த ரூட்டில் ஏராளமான வருமானம் வந்துகொண்டிருக்கிறது. ஆகவே, பி.ஆர்.சி. பஸ் எப்போது விடப்படும் என்று அமைச்சரவர்கள் அறிவிப்பார்களா?

மாண்புமிகு திரு ச. இராமச்சந்திரன் : ஏற்கெனவே நான் மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் பேசுகின்றபோதே பதில் கொடுத்திருக்கிறேன். சீனிவாசன் அவர்கள் அதையே கேள்வி மூலமாக எழுப்புகிறார்கள். இது கேள்வி நேரமல்ல.

(மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் தலைமை).

திரு. நா. வீராசாமி : பேரவைத் தலைவரவர்களே, போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சரவர்கள் இந்த மன்றத்தின் முன் வைத்திருக்கின்ற மானியக் கோரிக்கைகள்மீது என்னுடைய சில கருத்துக்களைக் கூற விரும்புகிறேன்.

இன்றையதினம் நாட்டுமையாக்கப்பட்ட பஸ்களில் நல்ல லாபம் வந்து கொண்டிருக்கிறது என்ற கணக்கைக் காட்டினாலும் சிலருக்குக் கோபம் வருகிறது. இத்தனை ஆண்டு காலமாக நஷ்டம் வந்துகொண்டிருந்தது இப்போது லாபம் வருகிறதே. அதைப் பாராட்டக்கூடாதா? 4,000 பஸ்களை விட்டுவைத்து, அதனால் தனியார்கள் 30 கோடி ரூபாய் லாபம் பெறுகிறார்கள். ஆனால் அரசாங்கத்திற்கு 91 லட்சம் ரூபாய்தான் லாபம் வருகிறது. இந்த லாபம் வரக்கூடாதா? தனியார் வேண்டுமானால் 30 கோடி சாப்பிடலாம்; அரசாங்கம் 91 லட்சம் சாப்பிடக்கூடாதா? அதிலே தானே கஷ்டம் வந்துவிட்டது? இன்றையதினம் அம்மையார் அவர்கள் பேசும்போது “கையாலாகாத தனம்” என்ற வார்த்தையை ரொம்ப சாதாரணமாகப் பயன்படுத்தினார்கள்.

1974 மார்ச் 15]

திரு. பெ. சீனிவாசன் : சார், ஆன் எ பாயிண்ட் ஆப் ஆர்டர். மாண்புமிகு உறுப்பினர் அம்மையார் அவர்கள் பேசும்போது தனியார் நடத்தினால் 30 கோடி ரூபாய் லாபம் வரும், அரசாங்கத்திற்கு 91 லட்சம் தான் லாபம் வருகிறது என்று சொன்னார்கள். சாப்பிடலாம் என்று சொல்லவில்லை.

திரு. நா. வீராசாமி : இது பாயிண்ட் ஆப் ஆர்டரா ?

திரு. பெ. சீனிவாசன் : ஆம். பாயிண்ட் ஆப் ஆர்டர்தான். ஒரு உறுப்பினர் கூறிய கருத்தை “டவிஸ்ட்” பண்ணக்கூடாது. திரித்துக் கூறக் கூடாது. அரசாங்கத்திற்கு 91 லட்சம்தான் வருகிறது; தனியார் நடத்தினால் 30 கோடி வரும் என்றுதான் சொன்னார்கள்.

திரு. நா. வீராசாமி : அதையேதான் நானும் சொல்கிறேன். அரசாங்கத்திற்கு 91 லட்சம் லாபம் வந்திருக்கிறது என்றால் தனியாருக்கு 30 கோடி வரும் என்றார்கள். நான் அம்மையார் அவர்களை ஒன்று கேட்க விரும்புகிறேன். அந்த அம்மையார் கட்டி ஆளுகின்ற ஆந்திராவிலே என்ன கோடிக்கணக்கிலா லாபம் வந்துகொண்டிருக்கிறது ! மகாராஷ்டிரத்திலே வருகின்ற வருமானத்தை எங்கே கொண்டு வைப்பது என்று இடம் கிடைக்காமலா இருக்கிறார்கள் ! இதிலே வேடிக்கை என்னவென்றால், பம்பாய் நகரத்திலே பஸ்களை ஓட்ட முடியவில்லை என்று டில்லிக்கு படையெடுத்து, இரண்டு கோடி ரூபாய் இந்திரா காந்தி அம்மையாரிடம் மானியம் கேட்கிறார்கள். டில்லி நகரத்திலே பஸ்கள் நஷ்டத்தில் ஓடுகின்றன என்று 1½ கோடி ரூபாய் கடந்த ஆண்டில் மானியம் கொடுத்திருக்கிறார்கள். இப்படிப் பல மாநிலங்களிலும் நிலைமை இருக்கும்போது இங்கே இருக்கின்ற அதிகாரிகள் இரவு பகல் என்று பாராமல் உழைத்து, தொழிலாளர்களும் உண்மையாக உழைத்து அதன் காரணமாக இந்தத் துறையை லாபத்திலே செயல்படச் செய்த மாண்புமிகு அமைச்சரவர்களுக்கு இவ்வளவுதான் பாராட்டு என்று கேட்க விரும்புகிறேன்.

இன்னும் ஒன்று, இன்றைய தினம் சென்னை நகரத்திலே, ஓரளவுக்கு மக்களுடைய தேவையைக் கருதி, மக்களுடைய தேவைதான் முக்கியம் என்ற அடிப்படையில், நஷ்டம் வந்தாலும் பரவாயில்லை என்று, நிறைய பஸ்களை ஓட்டுகிறோம். அதற்குப் பின்னாலும், இப்பொழுது மத்திய அரசு போட்டிருக்கிற வரிகளாலே எந்த அளவுக்கு அரசாங்கத்திற்கு வரக்கூடிய லாபம் தடைப்படும் என்பதைக் கணக்கிட வேண்டும். இங்கு இந்திரா காங்கிரஸிற்காக வாதாடுகிறவர்கள், இந்திரா காந்தியிடம் சொல்லி, அக்கிரமமாக வரிகளைப் போட்டிருக்கிறார்கள், இதனால் அரசாங்கத்திற்கு வரவேண்டிய லாபம் பாதிக்கப்படுகிறது என்று அங்கே சொன்னால் பரவாயில்லை. ஆனால் சொல்லமாட்டார்கள். தனியார்களுக்கு வாதாடுவது போல் வாதாடுகிறார்கள்.

இந்த அரசாங்கம் மட்டும் பஸ்களைத் தேசியமயமாக்காமல் இருந்திருந்தால், ஏழைகள் எவ்வளவு பாதிக்கப்பட்டிருப்பார்கள்? மத்திய அரசாங்கம் ஒரு சிலோவுக்கு 6 பைசா ஏற்றுங்கள் என்று சொல்கிறது. அதுவும்

[திரு. நா. வீராசாமி]

[1974 மார்ச் 15]

இந்த வரி உயர்வு, விலை உயர்வு காலத்தில், 1967-க்கு முன்னாலே இருந்த ஆட்சி இப்பொழுது இருந்திருக்குமானால் இந்த நாட்டு மக்கள் போக்குவரத்துத் துறையிலே தாங்கமுடியாத தொல்லையை அனுபவித்திருப்பார்கள். இந்த நிலையிலும் நாம் விலையை ஏற்றாமல்.

திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி : விலையை கன்ட்ரோல் பண்ணும் அதிகாரம் அரசாங்கத்திடமிருக்கிறது. அந்த பஸ்காரர் என்ன செய்ய முடியும்?

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : நேரம் குறைவாக இருக்கிறது, இப்படிப்பட்ட இன்டரப்ஷன் தேவையில்லை.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : மாண்புமிகு உறுப்பினர் அனந்தநாயகி அவர்கள் தனியார் நடத்தினால் நல்ல லாபம் வரும், 4,000 பஸ்கள் ஒடுகின்றனவே. ரூ. 20 கோடி, 30 கோடி, லாபம் வரவேண்டாமா என்று கேட்டார்கள். 5,000-க்கு மேலான பஸ்களை தனியார் துறையினர் நாட்டிலே நடத்துகிறார்கள். குறைந்தது ரூ. 50 கோடியாவது லாபம் வரும். ஆகவே, கட்டணத்தை அவர்கள் உயர்த்த வேண்டியதில்லை என்பதை மாண்புமிகு உறுப்பினர் அனந்தநாயகி அவர்கள் ஒப்புக்கொள்கிறார்களா?

திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி : கட்டணத்தை உயர்த்துவதா, இல்லையா என்பது உங்களுடைய பிரச்சினை. நீங்களும் ஓட்டுகிறீர்கள், அவர்களும் ஓட்டுகிறார்கள். இரண்டு பேரும் சேர்ந்து பேசி முயற்சி எடுங்கள்.

திரு. நா. வீராசாமி : திருச்சியிலிருந்து மதுரைக்கு ஓடுகிற பஸ்களுக்காக இங்கே வாதாடுவதை எங்களாலே புரிந்துகொள்ள முடிகிறது. ஆனால், மொத்தமாக தேசியமயமாக்கிய கொள்கையிலே அரசாங்கத்திற்கு செல வழித்தது போக என்ன லாபம்.....

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : அரசாங்கத்தைப் பொறுத்த வரையில் உயர்த்தவில்லையென்ற கொள்கையை நாங்கள் கொண்டு வந்தால், அதற்கு மாண்புமிகு உறுப்பினர் அனந்தநாயகி அவர்கள் சொல்வது என்ன? எங்களைப் பொறுத்தவரையில் உயர்த்த வேண்டிய அவசியமில்லையென்ற முடிவு எடுத்தால் அது சரிதானா?

திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி : எனக்கு அதைப்பற்றிக் கவலையே கிடையாது. அது உங்கள் தலைவலி.

திரு. நா. வீராசாமி : தலைவர் அவர்களே, விவாதம் எங்கேயோ திசைமாறிக்கொண்டிருக்கிறது. இந்தச் சமுதாயம் மொத்தமாகப் பெறுகின்ற செளகரியங்கள் என்ன என்பதை நாம் பார்க்க வேண்டும். உண்மையிலே, தனியார் துறையிலே எந்தத் தொழிலாளியாவது நிம்மதி

1974 மார்ச் 15]

[திரு நா. வீராசாமி]

யாக இருக்கிறா? காலையிலே எழுந்த உடன் முதலாளி வீட்டுக்குப் போய், அவனுக்கு ஒரு சலாம் போட வேண்டும். அப்படிப் போடவில்லை யென்றால், அவன் அடுத்த நாள் வேலைக்குச் செல்ல முடியுமோ, முடியாதோ? அதற்கு ஆபத்து வந்துவிடும். அந்த முதலாளியினுடைய வீட்டுக்காரி சொல்வதைச் செய்யவில்லையென்றால், அவன் வேலையில் தொடருவானா என்பது கேள்விக்குறி. அப்படிப்பட்ட உத்தரவாதம் இல்லாத நிலையிலே தனியார் துறையிலே இந்தப் போக்குவரத்துத் தொழிலாளிகள் இருக்கிறார்கள் என்பதை நாம் மறந்துவிடமுடியாது; அது மறுக்க முடியாத உண்மையும் கூட.

இன்றைய தினம் போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்களுக்கு நாம் சம்பளத்தை உயர்த்திக் கொடுத்திருக்கிறோம். சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம் போன்ற கழகங்களிலே, தனியார் துறையிலே இருப்பதை விட மாதம் ஒன்றுக்கு ரூ. 60 உயர்த்திக் கொடுத்திருக்கிறோம். அன்றாடம் கலெக்ஷனை அதிகப் படுத்துவதற்கு அவர்களை ஊக்கப்படுத்த முன்பு, கையைக் காட்டினால் தொழிலாளி நிறுத்தாமல் நுந்தான். அந்தக் குறை முன்பு இருந்தது, உண்மையான அதைப் போக்க அரசாங்கம் என்ன என்ன செய்யவேண்டுமோ அதை அதைச் செய்து கலெக்ஷன் போனஸ் புகுத்தியபிறகு, அவர்கள் பல்கலை நிறுத்தினார்கள், அவற்றில் அக்கறை காட்டினார்கள். அப்படிப்பட்ட ரூல் திட்டத்தை அறிவித்து செயல்படுத்துகிறது அரசு. அந்த கடைக்டர், டிரைவர் இல்லாதவர்களுக்கும் இன்சென்டிவ் போனஸ் கொடுத்திருக்கிறது.

இவைகளல்லாமல், சேரன் போக்குவரத்திலேயும் மற்ற போக்குவரத்துக்களிலேயும் கடந்த ஆண்டு 14 சத வீதம் போனஸ் கிடைத்திருக்கிறது. இதல்லாமல், ஏறத்தாழ 35,000 தொழிலாளர்களுக்கு இப்பொழுது பென்ஷன் ஸ்கீம் கொண்டு வரப்பட்டிருக்கிறது.

மாண்புமிகு அமைச்சரவர்கள் அதைப்பற்றிச் சொன்னார்கள். இந்தியாவிலேயே வேறு எந்த மாநிலத்திலும் ஒரு இன்ஸ்டிரியல் ஒர்க்கருக்கு ஃபாமிலி பென்ஷன் அறிவித்திருக்கிறார்களா? நாம் கேள்விப்பட்டிருக்கிறோமா? நான் கேட்கிறேன், இதைப்போல் பலவற்றையும் தொழிலாளர்களுக்குச் செய்கிறோம். ஃபாமிலி பெனிபிட் ஸ்கீம், மாதாமாதம் ரூ. 10 கட்டி, திடீரென்று 6 மாதம் கழித்து அவர் தவறி இறந்து விட்டாலோ, அல்லது ஆக்ஸிடென்டிலே இறந்துவிட்டாலோ, அவரது குடும்பத்திற்கு ரூ. 10,000 கிடைக்கும். இந்தத் திட்டத்தையும் நாம் கொண்டு வந்திருக்கிறோம். அதல்லாமல் வீடு கட்டும் திட்டத்தையும் கொண்டு வந்திருக்கிறோம். சேரன் போக்குவரத்துக் கழக தொழிலாளிகள் 500 பேர்களுக்கு வீடு கட்டிக் கொடுக்கின்ற திட்டத்தை இன்றைய தினம் அமல்படுத்தி இருக்கிறோம்.

இவை எல்லாவற்றிற்கும் மேலாக, 24 சதவீதம் பங்குதாரர்களாக ஃபுர்தர் வாய்ப்பையும் தொழிலாளிகளுக்குக் கொடுத்திருக்கிறோம். இதைத் தானே சோஷலிச அரசாங்கம் என்று சொல்ல முடியும். யார், யாரோ சோஷலிசத்திற்கு என்ன என்னவோ பொருள தருகிறார்கள். இதைவிட வேறு என்ன சோஷலிசத் திட்டத்தை வேறு எந்த அரசாங்கம் வேறேறற டியும் என்பதை நாம் எண்ணிப் பார்க்க வேண்டும்.

[திரு. நா. வீராசாமி]

[1974 மார்ச் 15]

உள்ளபடியே இந்த நாட்டிலே, இந்த அதிகாரிகளைப் பொறுத்த வரையில் கொடுத்துவைத்தவன் என்று ஒருவன் இருந்தால், அது போக்கு வந்துத்துறை தொழிலாளிதான். சட்டமன்ற உறுப்பினரை விட நிம்மதியான வாழ்க்கை போக்குவரத்துத் தொழிலாளிக்கு இருக்கிறது. அந்த அளவு பெருமையோடு அவர்கள் வாழ்ந்து கொண்டிருக்கிறார்கள்.

அடுத்து, பல கார்ப்பரேஷன்களை.....

திரு. பெ. சீனிவாசன் : மற்றத் துறைகளிலே உள்ளவர்களை இன்சல்ட்—குறை—சொல்வது மாதிரி இருக்கிறது.

திரு நா. வீராசாமி : அந்த அந்த இலாகாவைப்பற்றி பேசும்பொழுது அப்படி அப்படிப் பேசுவோம்.

இங்கே, பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்தைப் பற்றி, கப்பல் விடுவதைப் பற்றிக் கேள்வி கேட்டார்கள். இரண்டு மூன்று தினங்களாக விவாதம் நடைபெறுகிறது. எப்படி வட்டாலும், கப்பல் சென்ட்ரல் லிஸ்டில்தான் இருக்கிறது, ஸ்டேட் லிஸ்டிலே இல்லையே என்று உனந்த நாயகி அவர்கள் கேட்கிறார்கள். இதிலே என்ன டிஷ்க்கை என்று கேட்டால், ஹாஜா ஷேரீப் கப்பல் வட்டாம், அரோங்கம் வடக் கூடாது. இப்படி ஒரு வாதத்தை உனந்தநாயகி அவர்கள் கொடுக்கிறார்கள். இந்த நாட்டு மக்களுக்கு நன்மை செய்வதற்காக, இப்படி சட்டத்திற்கு உட்பட்டு ஒரு தொழில் செய்வது தவறு?

நிலக்கரி வராததாலே, இந்த அரசாங்கத்திற்கு ஏற்பட்ட இன்னல்களை நாம் பார்க்கிறோம். மின்சார வெட்டிற்குக் காரணம், தேவையான அளவு நிலக்கரி கிடைக்கவில்லையென்பதுதான். ஆக, தேவையான நிலக்கரியைக் கொண்டு வருவதற்கு, சரக்குகளைக் கொண்டு வருவதற்கு கப்பல் விடலாமென்றால், மாநில சுயாட்சியா என்று கேட்கிறார்கள். நான் பணிவோடு தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். இந்த நாட்டு மக்களுக்கு நன்மை செய்வதற்காக கப்பல் என்ன, ஆகாயவமானம் கூட விடுங்கள். அதன் மூலம் இந்த நாட்டு மக்களுக்கு நன்மை ஏற்படுமானால் அந்தத் தொழிலைச் செய்யுங்கள் என்பதை இந்த நேரத்திலே தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

கம்யூனிஸ்ட் கட்சியைச் சேர்ந்த நம்முடைய கே. டி. கே. தங்கமணி அவர்கள் அவருடைய வெட்டுத் தீர்மானத்திலே ஒன்றைச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். இத்தனை கார்ப்பரேஷன்கள் தேவைதானா என்று கேட்டிருக்கிறார்கள். அவர்களுக்கு நான் பணிவோடு தெரிவித்துக் கொள்கிறேன், அவர்கள் கொஞ்சம் விவரம் தெரிந்தவர். இத்தனை கார்ப்பரேஷன்கள் இருப்பதால்தான் நிர்வாகம் செம்மையாக நடைபெறுகிறது. சென்னை நகரத்திலே மட்டும் ஒரு இலாகா இருக்குமானால், கன்னியாகுமரியிலே இருக்கிற தொழிலாளி தன்னுடைய குறையைப் போக்க சென்னை வரவேண்டியிருக்கும். மதுரையிலே, திருச்சியிலே இருக்கிற ஒவ்வொரு தொழிலாளியும் சென்னைக்கு வந்து கொண்டிருக்க முடியாது. அவர்கள் போக்குவரத்துத் துறையிலே இருக்கும் சிறு சிறு

1974 மார்ச் 15]

[திரு. நா. வீராசாமி]

பிரச்சினைகளுக்காக சென்னையோடு தொடர்பு கொள்வதைவிட, அங்கங்கே கார்ப்பரேஷன்கள் அமைத்திருப்பதால், தொழிலாளிக்கும் அதிகாரிக்கும் அங்கங்கே தொடர்பு ஏற்படுவதால், இப்படிப்பட்ட கார்ப்பரேஷன்கள் இருப்பது வரவேற்கத்தக்கது.

இவ்வளவு கார்ப்பரேஷன்கள் அமைத்திருக்கிறார்கள், எல்லா ஊர்களுக்கும் அமைத்திருக்கிறார்கள். ஆனால், இந்த வட ஆற்காடு என்ன செய்தது என்று தெரியவில்லை. வட ஆற்காடு தென் ஆற்காடு இரண்டுக்கும் சேர்த்து ஒரு கார்ப்பரேஷனை அமைத்து, இரண்டு பெயர்சனாச்சும ஆற்காடு பொதுவாக இருப்பதால், ஆற்காடு கார்ப்பரேஷன் என்று பெயர் வைத்து, ஆற்காடு கார்ப்பரேஷனை உருவாக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

கடைசியிலே ஒன்றே ஒன்று, என்னுடைய தொகுதியிலே பல இடங்களுக்கு பஸ்கள் வேண்டுமென்று கேட்டிருந்தோம். குறிப்பாக, விளாப்பாக்கம் என்ற ஊருக்கு பஸ் போய்க் கொண்டிருந்தது. திடீரென்று ஒரு நாளிலிருந்து அந்த ஊருக்குப் போகாமல் ஆரணிக்கு போகின்ற நிலைமையை உருவாக்கியிருக்கிறார்கள். நேற்றைய தினம் அந்த ஊர் பூராவும் கூட, 20-ந் தேதிக்குள் அந்த ஊருக்கு பஸ் செல்ல நடவடிக்கை எடுக்கப்படாவிட்டால், அந்த ஊரின் மீதியாக எந்த பஸ்ஸையும் போக விடமாட்டோம், மறியல் செய்யப் போகிறோம் என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். ஆரணிக்குப் போகின்ற பஸ்களை விளாப்பாக்கத்திற்கு திருப்பி விட வேண்டும் என்றும் அதேபோல், வாழைப்பந்தல், சக்கரநல்லூர் பகுதிகளுக்கும் பஸ்களைவிட வேண்டுமென்றும் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இறுதியாக, பத்திரிகை நிருபர்களுக்கு நாம் பாஸ் வழங்கி இருந்தோம். அது எப்ரலுக்குப் பின்னாலே இருக்கப்போவதில்லையென்று நான் கேள்விப்பட்டேன். மக்களுக்குச் செய்திகளைத் திரட்டித் தருகிற அந்தப் பத்திரிகை நிருபர்களுக்குத் தொடர்ந்து பாஸ்கள் தர வேண்டுமென்று கேட்டு, இந்த மானியக் கோரிக்கையை ஆதரித்து, முடித்துக்கொள்கிறேன். வணக்கம்.

[பிற்பகல் 12-30]

*THIRU K. S. KOTHANDARAMIAH: Hon. Speaker, Sir, in support of the Cut Motions that I have given notice of under two Demands, I wish to offer a few remarks.

One of the Cut Motions is to discuss the need to provide more bus routes in Dharmapuri District and the other is to say something about the policy in regard to Transport sector.

The Hon. Minister for Transport has really stated a sentence in his review which reads as ".....The Transport Sector would no more be a drag on the general tax payer who has been contributing

[Thiru K. S. Kothandaramiah]

[1974 மார்ச் 15]

to its maintenance with monotonous regularity year after year for the last 10 years". It is really an appreciable thing. He has removed the tax burden from the backs of the travelling passengers and the passengers are all grateful to him. He is technically qualified and naturally interested and emotionally suitable for his department. He has brought several revolutionary changes. The Department is also doing yeomen service to the country. Since I have no time, I will say a few words with regard to the Transport needs of Dharmapuri District.

It has been stated in the Policy Note that the Government is running buses in a number of unremunerative routes to give service to the public and that they have been treating the cost of such running as social costs. This is one thing for which I appreciate the Government for bearing such a huge cost. Under this head, it has been stated that the Pandyan Roadways Corporation was plying its buses in 47 unremunerative routes and incurring a loss of about Rs. 30 lakhs a year. The Pallavan Transport Corporation has been operating in 63 unremunerative routes in the Metropolitan area of Madras and 38 unremunerative routes in Chingleput District. They are getting huge loss.

I am glad to see that Dharmapuri does not find a place in it and I think the routes in Dharmapuri District are remunerative and profitable and that they are not a drag on the Government. So, I have got a right to request the Hon. Minister for Transport to introduce more number of buses to help the travelling people there because the District of Dharmapuri is a backward area. Dharmapuri District is on the eve of the Industrial and Agricultural Revolutions. The success of these revolutions depend largely on the introduction of more number of buses in Dharmapuri District. I therefore appeal to the Hon. Minister for Transport to introduce more number of buses in that district and help for the removal of the backwardness of the area.

The next thing is this. There are certain difficulties and drawbacks. which I have to point out. The business of the Regional Transport Officer is to check the overloads in buses and also to issue permits for new buses. His business is to often check the overloads in buses and to award punishments to them. What

1974 மார்ச் 15]

[Thiru K S Kothandaramiah]

I say is this. There is a lot of overloading in private buses and also in the Government buses. It may be due to paucity of buses in that area. If there are sufficient number of buses, the overcrowding will not be there.

In Hosur Taluk, people have to travel long distances. The main bottleneck is Hosur is a border area. The number of passengers that have to pass through it is more and the number of buses is less. Hosur is in a hilly area and the roads are undulating. So, small buses have to be put on the roads. The Government buses are also overloaded. I think there are two reasons for this. One is the paucity of buses and the other is introduction of bonus system. I am not finding fault with the bonus system. Since the drivers and conductors are paid some extra amount as bonus, perhaps, they may in order to get more amount take more number of passengers.

THE HON. THIRU S. RAMACHANDRAN: In fact, the real difficulty is in getting chassis for new buses both for the private operators and as well as for the Government buses. It is not exactly the collection incentive is the reason for overloading in buses. The real difficulty is in getting sufficient number of chassis. Sufficient number of chassis are not produced in our country.

THIRU K. S. KOTHANDARAMIAH: Another thing is this. Very often we find the rash driving by the drivers. I do not say that all the drivers are like that. Only some drivers are like that. I think in areas like Dharmapuri where the roads have curves and hair-pin bends it is better to appoint conductors and drivers above 30 or 35 years; because they will understand the difficulties and they will not be rash as young people would be.

The next difficulty is with regard to appointment of drivers and conductors in bilingual areas like Dharmapuri District. In our area, people speak a number of languages. It is better to appoint local people as conductors and drivers because they will understand the needs of the passengers and the passengers can also ask the drivers and conductors about the particulars as to

[Thiru K. S. Kothandaramiah]

[1974 மார்ச் 13]

where the bus goes etc. But unfortunately the drivers and conductors are coming from interior Tamil areas and they do not know the languages of the local people. There are a lot of difficulties. I therefore ask the Hon. Minister for Transport to see that preference is given to the people of Dharmapuri District in the matter of appointment of conductors and drivers.

With regard to certain necessities of Dharmapuri District, I would like to say a few words. The private buses are very irregular and they are not reaching their destinations in time and properly is so, there is need for more number of buses in certain routes. Further there is need for bus from Hosur to Mysore (via) Bangalore. A number of passengers are going from Tamil Nadu to Mysore because many work in the coffee plantation and the Bhadravathi Steel Works.

Similarly a bus from Hosur to Kolar Gold Fields ; from Hosur to Kolar ; Hosur to Tirupati in Andhra Pradesh and Bangalore to Vepanapalli (via) Berigai. I have already explained and I am sure the Hon. Minister for Transport will consider all these things. In the Dhankanikota hill area if more number of buses are introduced it would be helpful to the passengers. There is a bus from Nilgiris to Hosur. The bus comes from Ooty and stops there. If it goes as far as Bangalore, it will help many of the passengers. Another bus that is required is from Ootacamund to Bangalore (via) Kanakapur. There is huge traffic and the hon. Member representing that area also told me, about this. If all these buses are introduced, the people will be very happy there and those areas will rapidly progress.

Thank you, Sir.

திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி : சார்

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : எவ்வளவு நேரம் உங்களுக்கு வேண்டும் ?

திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி : 20 நிமிடத்திற்குள் முடித்துக் கொள்கிறேன். சபாநாயகர் அவர்களே, இன்று போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சரின் இரண்டு இலாகாக்களின் பேரில் கொண்டு வந்திருக்கின்ற மானியத்தில் நடத்தக் கூடிய விவாதத்தில் ஏற்கெனவே நாங்கள் சில வெட்டுப் பிரேரணைகளைக் கொடுத்து இருக்கிறோம். அது சம்பந்தமாக நான் ஒரு கருத்தைச் சொல்ல ஆசைப்படுகிறேன்.

1974 மார்ச் 15]

[திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி]

எதிர்க்கட்சிகள் இம்மாதிரி சட்ட மன்றத்தின் மூலமாக வெட்டுப் பிரேரணைகளைக் கொடுப்பது நல்ல வாய்ப்பாக இருக்கிறது என்றாலும்கூட எல்லா வெட்டுப் பிரேரணைகளைப் பற்றியும் நெக்சஸால் பேச முடியாது. நம்முடைய வதமுறைகளைப் பொறுத்தவரையில் கூட ஒவ்வொரு கட்சியும் ஒரு வெட்டுப் பிரேரணை தான் பிரேரேபிக்க வேண்டுமென்று இருக்கிறது. அதைப்பற்றி சில கருத்துக்களை நாங்கள் பேசலாம், எல்லா வெட்டுப் பிரேரணைகளைப்பற்றியும் பேசமுடியாது. ஆகவே அந்த இலாகாவிலே நாங்கள் கொடுத்திருக்கிற வெட்டுப் பிரேரணைகளைப் பற்றிய கருத்துக்கள் என்ன என்பதைப்பற்றி அமைச்சர் அவர்களுடைய முழுமையாகப் பேச முடியாவிட்டாலும் குறிப்பாக அதைப் பற்றி என்ன நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டு இருக்கிறது என்பதைப்பற்றி குறிப்பு அந்தந்த உறுப்பினருக்கு அனுப்பப்பட வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். இதே சட்டமன்றத்திலே வெட்த் மின்ஸ்ட்ரியைப் பொறுத்தவரையில் அந்த முறை பின்பற்றப்படுகிறது. அந்த முறையைப் பின்பற்ற வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். அதற்கு அவர்களுடைய இலாகாவும் ஒத்ததெழுகும் என்று நினைக்கிறேன்.

சிறு மாலியமாக இருந்தாலும் அச்சகத் துறையைப்பற்றி ஒன்றிரண்டு விஷயங்களைச் சொல்ல வருகிறேன். இந்த அச்சகத் தொழிலிலே ஈடுபடக்கூடிய தொழிலாளர்களுக்கு சட்டமம் மாற்றியமைக்கப்பட வேண்டும் அதற்காக ஒரு சட்டவன் போட வேண்டும் என்று பல உறுப்பினர்கள் வெட்டுப் பிரேரணைகள் கூட கொடுத்திருக்கிறார்கள். அதை நான் வலியுறுத்த வருகிறேன்.

நாங்கள் சொல்லியிருக்கக்கூடிய மற்றொரு விஷயம் மாவட்டத்திலேயுள்ள எல்லா தலைநகரங்களிலேயும் மதரை, கோயம்புத்தூர் போன்ற இடங்களிலே அரசாங்கத்தினுடைய அச்சகங்களை ஏற்படுத்த வேண்டுமென்று. அந்தக் கொள்கையை ஏற்றுக்கொண்டு தலைநகரங்களிலே கொண்டு வரப் போகிறார்களா என்பதையும், சிறு அச்சகமிருக்கிற இடங்களிலே புதுக்கோட்டை இப்பொழுது தலைநகரமாக மாற்றப்பட்டிருக்கிறது. அங்கேயுள்ள அச்சகத்தை பெரிய அச்சகமாக மாற்றியமைக்கக் கூடிய நிலைமையை ஏற்படுத்தப் போகிறார்களா என்பதையெல்லாம் அவர்கள் சொல்ல வேண்டும்.

மதுரை நகரத்திலே மூன்றாண்டுக் காலமாக வற்புறுத்தி கடைசியிலே ஒரு அச்சகத்தை அமைக்கப் போகிறோம் என்று சில லட்சம் ரூபாய்கள் செலவழிக்கப்பட்டது. ஆனால் அது என்றைக்குச் செயல்படப் போகிறது என்பது தெரியவில்லை. அதை அறிய ஆசைப்படுகிறேன்.

அடுத்து, முக்கியமாக இருக்கும் பிரச்சனை இந்த டிரான்ஸ்போர்ட்டில் தான். 15 கோடி ரூபாயைச் செலவழிப்பதற்கு அவர்களுக்கு இந்தச் சபை அங்கீகாரம் கொடுக்கிறது. அப்படிப்பட்ட இந்த இலாக்காவைப் பற்றி பல கருத்துக்களை ஏற்கெனவே சொல்லிவிட்டார்கள். நான் அவைகளை திரும்ப சொல்வதற்கு ஆசைப்படவில்லை. இந்த இலாகா

[திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி]

[1974 மார்ச் 15]

நடத்தும் ஆலோசனைக் குழுவில் நானும் உறுப்பினராக இருக்கிறேன். பல சிறந்த யோசனைகள் அங்கே வருகின்றன. ஆனால் அவைகள் சரியான முறையில் அமல் நடத்தப்பட்டதா என்றால் இல்லை என்றுதான் சொல்ல ஆசைப்படுகிறேன்.

ஒரே ஒரு உதாரணம் மட்டும் சொல்கிறேன். இன்றைக்கு சென்னையிலுள்ள பிரச்சினையை எடுத்துக்கொண்டால், “பாட்டில் நெக்கை”க் குறைக்கவும், குறைந்த பஸ்களை வைத்துக்கொண்டு அதிக வசதிகளைச் செய்யவும் முடியும் என்ற கருத்தை ஐயாசாமி அவர்கள் ஒரு திட்டத்தைக் கொடுத்தார்கள். அந்தத் திட்டத்தை அமல்படுத்த ஒரு முயற்சி எடுக்கப்பட்டது. அந்த முயற்சி எந்த நிலையில் இருக்கிறது. அந்த முயற்சி இருக்கிறதா அல்லது கைவிடப்பட்டதா என்று தெரிய வில்லை. மே மாதத்திலே அந்த முயற்சி ஆரம்பிக்கப்படும் என்று சொல்லப்பட்டது. அது என்ன ஆனது என்று தெரியவில்லை. எனவே எடுக்கப்படும் சில முடிவுகளை அமல் நடத்துவதற்கு முயற்சி எடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, 4,000 பஸ்கள் அரசுத் துறையிலே இருந்து இந்த இலாக்கா செயல்படுவதால், இந்த இலாக்காவினால், இந்த அமைச்சருடைய திறமையால்கூட இன்றைக்கு லாபத்தில் ஓடிக்கொண்டிருக்கிறது என்பதை ஒத்துக்கொள்கிறேன். இந்த முறையிலேயே மேலும் மேலும் போனால் அதிக லாபத்தைக்கூட சம்பாதிக்க முடியும். ஆனால் இந்த லாபத்தைச் சம்பாதிப்பதற்கு இன்றைக்கு எடுத்துக்கொண்டிருக்கின்ற இந்த முறைதான் காரணம் என்று சொல்வதை நான் ஏற்றுக் கொள்ளவில்லை. இதை நான் சொல்வதற்குக் காரணம் என்னவென்றால், தனித்தனி கார்ப்பரேஷன்களை அமைத்திருக்கிறோம், அதனால்தான் நமக்கு லாபம் அதிகமாக வந்திருக்கிறது என்று சொல்கிறார்கள். கணக்கைப் பார்த்தால்கூட, பி. ஆர். சி.-யை எடுத்துக்கொண்டால் நஷ்டத்தில் ஓடுகிறது, லாபம் கொடுத்திருப்பதெல்லாம் ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்டும், சேரன் டிரான்ஸ் போர்ட்டும்தான்.

சேரன் டிரான்ஸ்போர்ட்டைப் பற்றி ஒன்றைச் சொல்வதற்குக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். 35 இலட்சம் ரூபாய் நஷ்ட ஈடு கொடுத்தோம். 10 இலட்சம் ரூபாய் கடனாகக் கொடுத்தோம். ஓராண்டில் 45 இலட்சம் ரூபாய் கொடுத்தது என்று சொல்கிறார்கள். இதை அப்படியே வைத்துக்கொண்டு பார்த்தால் அந்த முதலாளி வருஷா வருஷம் 45 இலட்சம் ரூபாய் சம்பாதித்திருப்பார் அல்லவா? ஆனால் அந்த முதலாளி காட்டியதெல்லாம் நஷ்டம் நஷ்டம் என்று. நாம் நஷ்ட ஈடு கொடுக்கும்பொழுது டி.வி.எஸ்-க்கு அந்த அளவுக்குக் கொடுக்கவில்லை. டி.வி.எஸ்-க்கு புக் வேல்யூ போதும் என்று சொன்னார்கள். ஆனால் இவர் அதற்கு மேலாக வாங்கினார் என்று சொல்லும்பொழுது எந்த அளவுக்கு பெரிய முதலாளி லாபத்தைப் பெற்றிருக்கிறார் என்று பார்த்தால்.....

1974 மார்ச் 15]

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : தலைவரவர்களே, அந்தச் சட்டத்துன்படி நாம் 50 பேருநதுகளுக்கு மேல் உள்ள நிறுவனங்களை மேற்கொண்டபொழுது எல்லோருக்கும் ஒரே ஃபார்முலா, ஒரே வகை அடிப்படையிலேதான் நஷ்ட ஈடு தரப்பட்டது.

திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி : நான் பழைய விஷயத்தைச் சொல்கிறேன். நான் டி.வி.எஸ்.-க்காகப் பரிந்து பேசவில்லை. எனக்கு என்ன பயம் ஏற்படுகிறது என்றால் நான் கருமுத்து தியாகராஜ செட்டியாரைப் பற்றிப் பேசினால் அமைச்சர்களேசுட என்னை கருமுத்து தியாகராஜ செட்டியாரின் ஆள் என்று பேசுகிறார்கள். ஆனால் நான் கேட்பதெல்லாம் டி.வி.எஸ்.க்கு நஷ்ட ஈடு எவ்வளவு கொடுக்கப்பட்டது? அதே நேரத்தில் ஏ.பி.டி.பை எடுத்த நேரத்தில் அதே முறையில் கொடுக்கப்பட்டதா? அதில் அவர்களுக்குத் திருப்தி என்றால் எனக்கும் திருப்திதான். ஆனால் என்னுடைய கருத்து அந்த அளவில் கொடுக்கப்படவில்லை என்பதுதான்.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : தலைவரவர்களே, அதே அடிப்படையிலேதான் கொடுக்கப்பட்டது. ஆனால் ஏ.பி.டி.-க்குக் கெடுத்ததிலே மொத்த பஸ்களுக்கும், தொகைக்கும் வித்தியாசம் இருக்கிறது என்ற கருத்தில் கூறுகிறேன். ஏ.பி.டி.-யில் ஓர்க் ஷாப் மெஷினரி, நிலம் இவைகளைச் சேர்த்து எடுத்தோம். ஆனால் டி.வி.எஸ். அதைத் தரவில்லை.

திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி : பஸ்களை வைத்துப் பார்த்தால், சட்டமன்ற நிகழ்ச்சியலேசுட முதலமைச்சரவர்கள் பதில் சொல்லியிருக்கிறார்கள். பஸ் அமைப்பில் மாறுதல் இருக்கிறது, பஸுக்கு பஸ் வலை மாறுதல் இருக்கிறது என்று சொன்னதாக ஞாபகம். இல்லையென்றால், எல்லோருக்கும் ஒன்றாகக் கொடுத்தால் எனக்குத் திருப்திதான். ஆனால் என்ன இருந்தாலும் லாபம் அதிகமாக இருந்த பஸ் சர்வீஸ் என்பது இன்றைக்காவது நிறுபிக்கப் பட்டிருக்கிறது. ஆனால் அவர்கள் நஷ்டத்தைத்தான் காட்டிக்கொண்டிருந்தார்கள் என்பதைத்தான் சுட்டிக்காட்ட ஆசைப்படுகிறேன்.

சுருக்கமாகச் சொல்ல வேண்டுமானால் இந்த பஸ்களை, சீக்கிரமாக 6,000 பஸ்களையும் அரசாங்கமே ஏற்று நடத்துவதற்கு நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும். நான் ஆரம்பித்த விஷயம் என்னவென்றால் இப்படித் தனித் தனி கார்ப்பரேஷன் என்றில்லாமல் சென்ட்ரலிலே ஒரு கார்ப்பரேஷனை மட்டும் வைத்து ஒவ்வொரு பகுதியிலேயும் அதற்காக பொறுப்புள்ள அதிகாரியை வைத்து, அவர்களே முடிவெடுக்க வேண்டுமென்று ஆரம்பித்தால் இன்றைக்கு இந்த கார்ப்பரேஷன்களினால் என்ன நன்மைகள் கிடைக்கின்றனவோ அதே நன்மைகள் அதன்மூலம் கிடைக்கும். அப்படியில்லாமல் தனித்தனி கார்ப்பரேஷன் என்று வைத்து, 500 பஸ்தான் இருக்க வேண்டுமென்றாலும் அங்கேயுள்ள தொழிலாளர்கள் பூராவையும்

[திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி]

[1974 மார்ச் 15]

ஜெனரல் மேனேஜர் பார்ப்பதற்கு முடியுமா? பெரும்பெரும் தொழிற்சாலைகளை நானும் பார்த்து விஷயங்களைப் புரிந்துகொண்ட நிலையில்தான் இது தெரிகிறது. எனவே ஒரு கார்ப்பரேஷனை வைத்துக்கொண்டு, பல ரீஜன்களாகப் பிரித்து, அந்த ரீஜனில் உள்ள அதிகாரிக்கு முழு அதிகாரத்தையும் கொடுத்து அம்மாதிரி செய்தால் இன்றைக்கு உடனடியாக அந்த அனுபவத்தை அந்த முறையில் பயன்படுத்துவதாக இருக்கும். இல்லையென்றால் ஒவ்வொரு ஜில்லாவிற்கு ஒரு கார்ப்பரேஷன் என்ற போய்விடுமோ என்ற அச்சம் இருக்கிறது.

அடுத்தபடியாக, இந்த பஸ்களைத் தேசியமயமாக்கியதைப் போன்று அந்த முறையிலே லாரிகளையும் தேசிய மயமாக்குகின்ற நடவடிக்கைகளில் இடங்க வேண்டும். இதில் படிப்படியாகப் போகலாம். இல்லையென்றால் எங்கு ஏற்படுகின்ற அச்சமெல்லாம், 1975-76 வரையிலே தேசிய மயமாக்கப்படும் என்று சொல்லிவிட்டு எங்கே தேசியமயமாக்காமல் போய்விடுமோ என்ற அச்சம் இருப்பதால்தான் இந்த ஆண்டிலேயிருந்தாவது எடுப்பார்களா என்று அறிய ஆசைப்படுகிறேன்.

தேசிய மயமாக்குவதில் சிரியசாக இருந்தால் புதிதாக, டெம்பரரி பர்மிட் கூட கண்டிப்பாகத் தனியாருக்குக் கொடுக்கப்பட மாட்டாது என்று திட்டவட்டமாக அறிவிக்க வேண்டும். ஆனால் ரீலைமை அப்படி இல்லை என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன்.

அடுத்தபடியாக, ஜனங்களுடைய நன்மைகள் சம்பந்தமாக நான் சில வார்த்தைகளைச் சொல்ல ஆசைப்படுகிறேன். இன்றைக்கு பஸ் போக்குவரத்தில் அதிகமான ஜனங்கள் பயணம் செய்கிறார்கள் என்ற தில் சந்தேகமே இல்லை. இன்றைக்கு இரவு பஸ்கள் நன்றாகத்தான் ஓடுகின்றன. அப்படி ஓடும்பொழுது பாசஞ்சர்களுக்குப் போதுமான வசதி செய்து கொடுக்கப்படவில்லை. மதுரையிலே பிரயாணிகளுக்கு வசதி கிடையாது. எனவே முக்கியமான இடங்கள் என்று மட்டும் இல்லாமல் “எல்லா அரசுப் பஸ்போக்குவரத்துப் பஸ் நிலைகளிலும் பொதுமக்களுக்கு (பயணிகளுக்காக) உதவி செய்ய தகவல் அளிக்கும் ஒரு தனி அலுவலர் நியமிக்கப்பட வேண்டும்” என்று 49-வது வெட்டுத் தீர்மானத்தில் கொடுத்திருக்கிறோம். யாரையோ புதிதாகப் போட வேண்டுமென்று சொல்லவில்லை. இப்பொழுது செக்கிங் இன்ஸ்பெக்டராக இருப்பவர்களை, அந்த ஈர்டைப் பற்றி நன்றாகத் தெரிந்தவர்களை முழு நேர ஊழியர்களாகப் போட்டு—8 மணி நேரத்தில் ஒரு ஷிப்ட் என்று போட்டு ஜனங்களுக்கு வசதி செய்து கொடுக்க வேண்டும். இல்லை யென்றால் செக்கிங் இன்ஸ்பெக்டராக இருப்பவரோடும் கீப்பராகவும் இருப்பார், அவரே கணக்கையும் எழுத வேண்டியதாக இருக்கிறது. அவர் ஜனங்கள் மத்தியில் கோபம் காட்டாமல் பதில் சொன்னார் என்று சொன்னால் அது அவருடைய பொறுமையைத்தான் காட்டுவதாக இருக்கும். இன்னும் ஜனங்களுக்கு என்னென்ன வசதிகளைச் செய்ய வேண்டுமென்பதைப்பற்றி ஆலோசனைக் குழுவில் கொடுத்திருக்கிறோம். அவை சீரையும் கவனத்தில் எடுத்துக்கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

1974 மார்ச் 15]

[திரு. கே. டி.கே. தங்கமணி]

இப்பொழுது பத்திரிகைகளிலே படிக்கும்பொழுது பாசஞ்சர்களாகப்போன வர்களில் இரண்டு பேர்கள் விழுந்து செத்துவிட்டார்கள், ஒடிப்போய் எறியவர்கள் கீழே விழுந்து இறந்தார்கள் என்ற செய்திகள் வருவது ரொம்ப வழக்கமாகப் போய்விட்டது. இனிமேல் பஸ்ஸில் பிரயாணம் செய்தபொழுது இறந்துவிட்டார்கள் என்ற நிலைமையை வராமல் இருக்க வேண்டும் இந்த இலாக்காவைப் பொறுத்தவரையில்.

அடுத்து தொழிலாளர்கள் சம்பந்தமாக இருக்கும் ஒன்றிரண்டு முக்கியமான விஷயங்களைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். இன்றைக்கு லாரி ஓட்டுபவர்கள் “ஹெவி வெகிகிள்ஸ்” லைசென்ஸ் வைத்துக்கொண்டுதான் ஓட்டுகிறார்கள். ஆனால் பஸ் அதைவிட ஹெவி வெகிகிளாக இருந்தும், நமமுடைய தொழிலாளர்களுக்கு இந்த முனிசிபாலிட்டியிலே, பி. டபிள்யூ. டி. இலாக்காவிலே லாரி ஓட்டுபவர்களுக்குக் கூட 210 ரூபாய் பேசிக் லைசென்ஸ் என்று இருக்கிறது, ஆனால் இங்கே 160 ரூபாய்தான். அதேபோல் அங்கே கண்டக்டருக்கு 200 ரூபாய், இங்கே 150 ரூபாய்தான். எனவே இவர்களுக்கு என்ன பாதுகாப்பு இருக்கிறது? இதில் நுழைந்து பார்த்தால்தான் மாற்றிவிட முடியும் என்பதில் சந்தேகமில்லை.

அதேபோல் தண்டையார்பேட்டையிலே சஸ்பென்ஷனில் வைக்கப்பட்டிருக்கும் 78 தொழிலாளர்கள் திரும்ப வேலைக்கு எடுத்துக்கொள்ளப்பட வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து பஸ் ஓட்ட சம்பந்தமாக ஒன்றிரண்டு விஷயம் வந்தது, எனக்குத் தெரியும். நானும் முயற்சித்தேன். மதுரையிலிருந்து கொண்டு, எப்படியாவது டி.வி.எஸ்., பஸ்ஸை அரசு ஏற்று நடத்த வேண்டும் என்று இருபதாண்டுகளுக்குமேல் பேரியக்கம் நடத்திய ர்களில் நானும் ஒருவன் என்ற முறையில் சொல்கிறேன். டி.வி.எஸ் தேசியமயமாக்கப்பட முடிகிறது.

ஆனால் அதே நேரத்தில் டி.வி. எஸ்ஸை விட பலமாக இருக்கிற பஸ் டிரான்ஸ்போர்ட்டைப் பற்றிச் சொல்ல விரும்புகிறேன். அரசாங்கம் உண்மையிலேயே இன்றைக்கு நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்று விரும்பினால் பஸ் டிரான்ஸ்போர்ட்டில் கோடிக் கணக்கான ரூபாயை சம்பாதித்து ஒதுக்கி வைத்திருக்கக்கூடிய ஜெயவிலாஸ் பஸ் நிறுவனத்தை, மதுரை, ராஜபாளையம், அருப்புக்கோட்டை செர்வீஸில் போகக் கூடிய நிறுவனத்தை எடுத்துக் கொண்டாக வேண்டும். அவர்கள் காங்கிரஸ் ஆட்சிக் காலத்திலேயே காங்கிரஸ் அமைச்சர்களைக் கையில் போட்டுக் கொண்டிருந்தார்கள். அதே மாதிரி இன்றைக்கும் திராவிட முன்னேற்றக் கழக ஆட்சியில் சம்பந்தப்பட்ட அமைச்சர்களைக் கையில் வைத்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அவர்கள் தொழிலாளர்களுக்கு சட்டப்படி எதையுமே கொடுப்பது கிடையாது.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : சம்பந்தப்பட்ட அமைச்சர் யாருடைய கையிலும் இல்லை, பையிலும் இல்லை.

[1974 மார்ச் 15]

திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி: யார் அமைச்சர் என்று நீங்களே விசாரித்துக்கொள்ளுங்கள். நீங்கள் இல்லையென்றால் வேறு யாராவது இருக்கலாம். நான் அந்த அமைச்சரின் டெயரைச் சொல்லக்கூடாது. தனிப்பட்ட அமைச்சரைக் குறைசொல்ல வேண்டுமென்று விரும்பவில்லை. அந்த மாவட்ட அமைச்சராக இருக்கலாம் என்று வைத்துக்கொள்ளுங்களேன். அல்லது வேறு அமைச்சராக இருக்கலாம். அவர்கள் ஓவர் லோட் ஏற்றினாலும் சரி, யாராவது அவர்களை சார்ஜ் பண்ணினாலும் சரி ஒன்றும் செய்ய முடியாது. இப்படி ஒரு தனி ராஜ்யம் நடத்த வேண்டுமா? இது மதுரை நகர மக்களுக்கு அவமானம். மதுரை ராமநாதபுரத்து மக்களை அவமானப்படுத்துவதாக உள்ளது.

அவர் டெக்ஸ்டைல் யூனிட் ஒன்று நடத்தினார். அதிலும் தொழிலாளிகள் கொடுமைப்படுத்தப்படுகிறார்கள். நாடு பூராவிலும் இருக்கக் கூடிய ஒப்பந்தத்தை அவர் ஏற்றுக்கொள்ள மாட்டார். இந்த அளவுக்கு ஒரு எம்ப்ளாயர்—

An employer who is indulging in unfair labour practices and unsocial things, is being encouraged and that monopoly should be broken and if that monopoly is broken, that will be a real feather in the cap of the Hon. Minister.

என்று மட்டும் அதைப் பற்றிச் சொல்லவிரும்புகிறேன்.

இதே மாதிரி நம்முடைய மாண்புமிகு மயிலாப்பூர் சட்டமன்ற உறுப்பினர் அவர்கள் சொன்னார்கள். 40 சிங்கிள் சம்பந்தமாகச் சொன்னார்கள். மதுரை திருச்சி ரூட்டில் ரொம்ப நல்ல முறையில் 400 ரூபாய் கிடைத்து வருகிறது. எவ்வளவு பஸ் போட்டாலும் ஓடும், வாஸ்தவம். ஆனால் 48 டைமில் ரூட் நம்பர் 390, 391 அதே மதுரையிலிருந்து பழனிக்கு போகக்கூடிய பஸ்கள் காஞ்சல் ஆகி வருகின்றன. மதுரை—இராமநாதபுரம் பஸ்கள் தரன்சலாகியிருக்கின்றன. மதுரை—கன்னியாகுமரி பஸ்கள் காஞ்சலாகியிருக்கின்றன. மதுரை—செங்கோட்டை காஞ்சலாகியிருக்கின்றன. அவையெல்லாம் காஞ்சலாக்கப்பெட்டு இந்த 48 சிங்கல் மட்டும் காஞ்சலாகாமல் போவதால் ஜனங்களுக்குச் சந்தேகம் ஏற்படுகிறது. ஏதோ நோக்கத்தோடு செய்கிறார்களோ என்ற எண்ணம் ஏற்பட்டிருக்கிறது. இதற்குப் பதிலாக மற்ற இடங்களுக்குப் போடுவது என்ற நிலை ஏற்பட்டால் ரொம்ப உதவிகரமாக இருக்கும் என்பதை இந்த நேரத்தில் சொல்லிக்கொள்ள உற்சாகப்படுகிறேன். குறிப்பாக, மொனாபலிஸை உடைக்கவேண்டும்; மெனாபலியை அனுமதிக்கக் கூடாது. அதே நேரத்தில் லாரி சர்வீஸையும் அரசு ஏற்று நடத்துவது உதவிகரமாக இருக்குமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன்:—மதுரை-திருச்சி வரை இருக்கும் மொனாபலியை உடைக்க வேண்டுமா? வேண்டாமா?

1974 மார்ச் 16]

திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி : 48 சிங்கிளை 30 ஆக்கட்டும். 48 சிங்கிள் போட்டு மற்றத் தேவைகளைப் பூர்த்தி பண்ணும் அளவுக்கு வெக்கிள்ஸ் இருக்குமென்று சொன்னால் பரவாயில்லை.

It is to the detriment of the other people அந்தமாதிரி வருகிறது.

இன்னொரு முக்கியமான விஷயம்—டயர் சம்பந்தமாக கீனியராக எக்ஸ்பர்ட்ஸ் சொல்லட்டும். எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்களுக்குப் போடப்படக்கூடிய டயர்கள் புதிதாக இருந்தால் 20 நாளைக்குமேல் வராது ; ரிட்டர் பண்ணியதாக இருந்தால் 14 நாளைக்குமேல் வராது. இன்றைக்கு ஒப்பன் மார்கெட்டில் டயர் ஸ்கார்சிடி இருக்கலாம். ஆனால் ஒரு டயருக்கு 500 ரூபாய் அதிகமாகக் கொடுத்தால் எவ்வளவு டயர் வேண்டுமானாலும் கிடைக்கிறது. டயர் இல்லையென்ற காரணத்தால் பல பஸ்கள் கான்ஸலாக கூடிய நிலைமை இருக்கிறது.

நான் அதிகமாக டிரான்ஸ்போர்ட் பஸ்ஸில் போகக்கூடியவன். என்னுடைய பாலைப் பார்த்தாலே பழைய காலத்து வக்கீல்களின் கவுன் போல இருக்கிறது. அந்த அளவுக்கு அதிகமாயிருக்கிறது. கவுன் பழசாக இருந்தால் நல்ல வக்கீல் என்ற அர்த்தம் பெரிய வக்கீல் என்ற அர்த்தம் ; அவ்வளவு சர்வீஸ் உள்ளவர் என்ற அர்த்தம். நான் என்னை பெரிய மனிதன் என்று வைத்துச் சொல்லுகிறேன். அதிகமாக டிரான்ஸ்போர்டை பயன்படுத்துபவன் என்ற முறையில் சொன்னேன்.

மதுரையிலிருந்து மெட்ராஸுக்கு 551 லைட்னிக் சர்வீஸ் இரவு 9-20க்கு புறப்பட்டு காலை 7-00 மணிக்கு வந்துவிடும். குடும்பத்தோடு காத்திருக்கிறார்கள். 9-20, 10-20, 11-00 ஆகிறது. ஆனால் ஆர்டினரி பஸ் வருகிறது. லைட்னிங் கான்சலாகிவிடுகிறது. ரயிலில் செல்லுவதை விட குடும்பத்தோடு பஸ்ஸில் செல்லக்கூடியவர்கள் அதிகமாகக் கொண்டிருக்கிறார்கள். இந்த நிலையில் லைட்னிங் பஸ்ஸின் கான்சல் செய்யப்படுவதைத் தவிர்க்க வேண்டும். அவர்கள் முன் கூட்டியே ரிசர்வ் செய்கிறார்கள். அப்படி கான்சல் பண்ணுவதாக இருந்தால் முன் கூட்டியே சொல்ல வேண்டும். சில ரூட்டுகளில் கண்டிப்பாக பஸ் ஓட்டுவோம் என்ற நிலைமை ஏற்பட வேண்டும். மதுரை-தூத்துக்குடி பல தடவை கான்ஸலாகி இருக்கிறது. மதுரை-செங்கோட்டை பலதடவை கான்சலாகி இருக்கிறது. ரூட்டுகளில் பஸ்கள், கான்சலாகாமல் இருக்க டயர்களை ஸ்டாக் பண்ண வேண்டும்.

நம்முடைய அமைச்சர் அவர்கள் எலக்ட்ரிகல் எஞ்சினியராக இருந்தாலும் மெயின்டனன்ஸ் சம்பந்தமாக அதிகமாகக் கவலை எடுத்துக் கொண்டிருப்பவர்கள். இன்றைக்கு டெப்போ டிரைவரின் டெண்டுகளாக நல்ல திறமைசாலிகளை கவனமாகப் பார்த்து நியமித்திருக்கிறார்கள். மெயின்டனன்ஸ் சம்பந்தமாகவும், டயர் சம்பந்தமாகவும் விசேஷ கவனம் எடுத்துக் கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்வதோடு பிரஸ்ஸுக்கு பாஸ் கொடுக்க வேண்டுமென்பதை ஒத்துக்கொண்டு 10 பேருக்குத்தான் கொடுக்கப்பட்டிருப்பதாகச் சொல்லுவதையும் கவனிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு முடித்துக் கொள்கிறேன்.

[1974 மார்ச் 15]

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : தலைவர் அவர்களே, இந்த மானியத்திலே பல்வேறு மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் கலந்துகொண்டு நல்ல ஆலோசனைகளையும், பாராட்டுதல்களையும் தெரிவித்ததற்காக முதலில் என்னுடைய நன்றியை நான் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

இங்கு வெட்டுத் தீர்மானங்கள் பலவற்றை விளக்கங்கள் பெறவேண்டுமென்று கொடுத்திருந்தாலும் எல்லா வெட்டுத் தீர்மானங்களுக்கும் விளக்கம் அளிப்பது என்பது இயலாத காரியம். ஆகையினாலே சில வெட்டுத் தீர்மானங்களையொட்டி என்னுடைய பதில் விளக்கங்கள் இல்லை யென்ற காரணத்தால் அதைப்பற்றி எந்தவிதமான நடவடிக்கையும் எடுக்கமாட்டார்களோ என்று எதிர்க்கட்சி உறுப்பினர்கள் ஐயப்படத் தேவையில்லை.

இங்கே மாண்புமிகு உறுப்பினர் கே. டி. கே அவர்கள் எடுத்துச் சொன்னதுபோல் அத்தகைய வெட்டுத் தீர்மானங்களுக்குத் துறையின் மூலம் பதில் அனுப்பப்படும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

முதலாவதாக, போக்குவரத்துத் துறையை பற்றி மொத்தமாக எடுத்துக் கொண்டால்-அரசாங்கம் நடத்துகிற போக்குவரத்துத் துறையினைப் பற்றிப் பின்னால் பேசுகிறேன்-கழக அரசு பொறுப்பேற்ற 1967-ம் ஆண்டில் கழக அரசுக்குப் போக்குவரத்துத் துறையின் மூலம் கிடைத்த வருவாய் 15 கோடி. ஆனால் இன்றைய தினம் கழக அரசுக்குப் போக்குவரத்து மூலம் கிடைக்கின்ற வருவாய் 35½ கோடி ரூபாய் ஆகும். 1967-ல் இருந்து 1974 வரை இப்போது வாகன வரி உயர்த்துவதாகக் குறிப்பிட்டிருக்கிறோமே அதையும் சேர்த்துப் பார்க்கும்போது 15 கோடி ரூபாயிலிருந்து 35½ கோடி ரூபாய்க்கு வரி உயர்ந்திருக்கிறது என்பதை மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் கவனத்திற்குக் கொண்டு வருகிறேன். ஆனால் அதே நேரத்தில் கட்டணத்தைப் பார்க்கிறபோது 1964-ஆம் ஆண்டில் 3 பைசா என்று நிர்ணயிக்கப்பட்டது 1974-ஆம் ஆண்டு வரை அதே 3 பைசாதான் தொடருகிறது. கட்டணத்தைப் பொறுத்தவரை ஒரே நிர்ந்தரமான நிலைமை இருக்கிறது என்பதோடு மட்டுமல்ல; இன்னும் சொல்லப் போனால் 1964-ல் 3 பைசா என்று கொடுத்தால் 1974-ல் அதனுடைய மதிப்பு 1½ பைசாதான்.

(பிற்பகல் 1:00.)

என் இதைக் குறிப்பிடுகிறேன் என்றால் பொதுமக்கள் பயணம் செய்கிறபோது அவர்களுக்கு எந்தளவிற்கு போக்குவரத்துத் துறை மூலம் சலுகை கிடைத்திருக்கிறது கடந்த பத்தாண்டுகளில் என்பதை எடுத்துக் காட்டுவதற்காகத்தான்.

வரி உயர்வை பஸ் அதிபர்களும் அதேபோல் அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனங்களும் கட்டியிருக்கிறதே தவிர பயணிகளைப் பொறுத்தவரையில் அவர்களது கட்டணத்தைக் குறைத்திருக்கிறது என்பதை எடுத்துக்

1974 மார்ச் 15] [திரு. செ. இராமச்சந்திரன்]

காட்ட விரும்புகிறேன். இதைக் குறைப்பதற்குக் காரணம் அதில் பயணம் செய்கிறவர்கள் அவர்கள் அலுவலகங்களில் பணியாற்றுகிறவர்களானாலும் சரி அல்லது தொழிற்சாலைகளில் பணியாற்றுகிறவர்களானாலும் சரி அவர்களுக்கெல்லாம் ஊதியம் உயர்ந்திருக்கும், பஞ்சப்படி உயர்ந்திருக்கும், வடிக்கடி சம்பளம் அதிகம் பெற்றுக்கொண்டிருப்பார்கள்.

1964 வாழ்க்கைச் செலவுப் புள்ளி 547. ஆனால் 1974 ஜனவரியில் 1133. வாழ்க்கைச் செலவுப் புள்ளிக்கு ஏற்ப அவர்கள் வருமானம் உயர்ந்துள்ளதைக் கணக்கிட்டு போக்குவரத்துக் கட்டணத்தை நாம் உயர்த்தி ரூப்போமானால் இன்றையதினம் கிட்டத்தட்ட ஆறு பைசா அளவிற்கு வந்திருக்குமானால் அதவே சரியாக இருந்திருக்கும். ஆக கடந்த பத்தாண்டுக் காலத்தில் பொதுமக்களைப் பொறுத்தவரையில், பயணிகளைப் பொறுத்தவரையில் சாதாரண ஏழை எளிய மக்கள் பயன்படுத்துகிற பேருந்து என்ற காரணத்திற்காக கட்டணத்தை உயர்த்தாதது மட்டுமல்ல கட்டணச் சலுகையும் இந்தப் போக்குவரத்துத் துறை பொதுமக்களுக்கு அளித்திருக்கிறது.

நேற்றைய தினம் எதிர்க் கட்சித் தலைவர் திரு. பொன்னப்ப நாடார் அவர்கள் பேசுகிறபோது பேரறிஞர் அண்ணா அவர்கள் 1967-ல் ஆட்சிப் பொறுப்பை ஏற்றவுடன் நாங்கள் வரியே போடமாட்டோம் என்று சொல்ல வில்லை. *tap the rich and pat the poor*. என்ற அந்தத் தத்துவத்தின்படி தாங்கப்பட்டவர்கள் மீது வரி விதித்து தாங்க இயலாதவர்களுக்கு நன்மை செய்வோம் என்று அன்று அவர்கள் எடுத்துச் சொன்னார்கள் என்பதைக் குறிப்பிட்டார்கள். அந்தத் தத்துவத்தின் நடைமுறைதான், தாங்குகிறவர்கள் மீது வரி விதித்து தாங்க முடியாத ஏழை எளிய மக்களுக்கு கட்டணச் சலுகை என்ற முறை கடைப்பிடிக்கப் பட்டது என்றால் அண்ணாவின் கொள்கைகளை கடைப்பிடிக்கக்கூடிய, நிறைவேற்றக்கூடிய அரசு. இதைவிட வேறு எந்த அரசு இருக்கிறது என்பதை நீங்கள் நினைவில் வைத்துக்கொள்ள வேண்டும்.

அதேபோல் போக்குவரத்துத் துறையைப் பொறுத்த வரையில் பல் வேறு விபத்துக்கள் நடைபெறுகின்றன. விபத்துக்கள் நடந்த இடங்களுக்கு மோட்டார் வாகன ஆய்வாளர்கள் உடனடியாக வருவதில்லை என்றும் இரவில் எல்லாம் வண்டிகளும் சரியாக பராமரிக்கப்படுகின்றனவா என்றும், பழுதுபார்த்து பின்னால் சர்டிபிகேட்டுக்கு வரும்போது அதை ஒழுங்காகக் கவனித்து உணர்ப்புகிறார்களா என்றும் இப்படி பல்வேறு வகையில் பல்வேறு பிரச்சனைகளை மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் எடுத்துச் சொன்னார்கள்.

போக்குவரத்து இலாகாவைப் பொறுத்தவரையில் ஒரு நிர்வாகச் சீரமைப்பை மேற்கொள்வதற்கு இருக்கிறோம். இதுவரையில் இருந்து வந்த அமைப்பு ரீறைகளை எல்லாம் மாற்றி முக்கியமான நகரங்கள் என்று பார்த்து அந்தந்த வட்டாரங்களில் எவ்வளவு வண்டிகள் இயங்குகின்றன, வண்டிகளின் தொகை என்ன, போக்குவரத்து வண்டிகளின் தொகை

[திரு. ச. இராமச்சந்திரன்]

[1974 மார்ச் 15]

என்ன, என்ற கணக்கைப் பார்த்து அதற்குத் தகுந்த முறையில் தமிழ்நாடு முழுவதும் போக்குவரத்துத் துறையைப் பொறுத்தவரையில் மாற்றியமைப்பதற்கான நிர்வாகக் சீரமைப்பு ஒன்று அரசின் பரிசீலனையில் உள்ளது.

இப்போது ஒரு மாவட்டத்திற்கு கலெக்டர், ஆர்.டி.ஏ. ஆகவும், அவரிடம் ஒரு ஆர்.டி.ஓ. என்று இப்போதுள்ள அமைப்பு இருக்கிறது. இந்த அமைப்பை மாற்றி ஆங்காங்கு வட்டார அளவில் ஆர்.டி.ஓ.-க்கள், இன்னும் மோட்டார் வெகிக்ளில் இன்ஸ்பெக்டர்கள் வண்டிகளின் தொகைக்கு ஏற்ப இருக்கும் விதத்தில் அறிவியல் கருத்துப்படி 'On a Scientific basis' என்று சொல்வதுபோல் நிர்வாகச் சீர்திருத்தத்தை இந்த ஆண்டு மேற்கொள்வதாக இருக்கிறோம். அதன் மூலம் போக்குவரத்துத் துறையில் ஒரு புதிய மாற்றத்தை, ஒரு புதிய விழிப்புணர்ச்சியை மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் எதிர்பார்க்கிறபடி கொண்டு வரமுடியும் என்று நான் கருதுகிறேன்.

தேசியவுடைமையாக்குகிற வேகத்தைப்பற்றி எதிர் கட்சித் தலைவர் அவர்கள் இங்கு பேசுகிறபோது எடுத்துச் சொன்னார்கள். இந்த ஒரு துறையை மட்டுந்தான் எடுத்துக்கொள்ள வேண்டுமா என்று கூட மாண்புமிகு உறுப்பினர். திரு. லத்தீப் அவர்கள் பேசுகிறபோது குறிப்பிட்டார்கள். பயனிகளுக்கு, சொல்லப்போனால் பொது மக்களுக்கு இன்றியமையாத ஒரு துறையாக இருக்கக்கூடியது போக்குவரத்துத் துறை, அன்றாடம் அவர்களுக்குத் தேவைப்படுகிறது போக்குவரத்துத் துறை, அதைத் தனியாரிடம் ஒப்படைத்துவிட்டு நாம் இந்தச் சீரான போக்குவரத்து வசதியையும் பொதுமக்களுக்கு ஏற்படுத்தித் தரவில்லை என்றால் அது சரியாகாது.

சொல்லப்போனால், முதலாளித்துவ பொருளாதாரம் உள்ள நாடுகளில் கூட போக்குவரத்து அரசாங்க மேற்பார்வையில் இயங்குகிறது. எஸன்ஷியல் சர்வீஸ் என்று சொல்வார்கள். அந்த வகையில் பேரறிஞர் அண்ணா அவர்களும் போக்குவரத்துத் துறை அரசின் கையில் இருக்க வேண்டும், பஸ்கள் தேசியவுடைமையாக்கப்பட வேண்டும் என்று இன்று நேற்றல்ல, 1959-ல் இருந்து வற்புறுத்தி வந்தார்கள் என்பதை அனைவரும் அறிவோம். அவர்களது கொள்கை சொல்லப்போனால், அவர்கள் மிக அழகாகச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். “வரிகளைப் போட்டுத் தான் நாட்டை ஆளவேண்டும் என்றால் சர்க்காருக்கும், சத்திரம் சாவடிகளுக்கும் ஒரு வித்தியாசமும் இல்லை. ஒரு சர்க்காருக்குள்ள வருவாய் இரண்டு விதத்தில்தான் இருக்க வேண்டும். ஒன்று, வரி மூலம், இரண்டாவது, வருவாய் தரக்கூடிய எல்லாத் துறைகளையும் சர்க்கார் கைப்பற்ற வேண்டும். தனிபார் கையில் இருக்கிறதே தனவந்தர் கையில் இருக்கிறதே என்று பற்றே பாசமோ குறுக்கிடக்கூடாது.” இது 24-7-1957-ம் நாளில் இதே மன்றத்தில் பேரறிஞர் அண்ணா அவர்கள் பேசிய பேச்சின் ஒரு பகுதியாகும். ஆகவே வருவாய் தரக்கூடிய தொழில்கள் அரசின் கைக்கு வரவேண்டும்.

1974 மார்ச் 15]

திரு. எம். ஏ. லத்தீப் : நான் சொல்வது, பஸ் தொழிலை மட்டும் ஏன் எடுத்துக்கொண்டார்கள் என்று கேட்டு பஸ் தொழிலை தேசிய மயமாக்கியது தவறு என்றே அல்லது எதிர்த்தோ சொல்லவில்லை. அந்தத் துறை முழுமையையும் தேசியமயமாக்காமல் ஒரு சிலரிடம் சில வற்றினை விட்டு வைத்து இருக்கிறீர்களே, அது ஏன் என்றுதான் கேட்டேன். 64-ல் ஏற்படுத்தப்பட்ட கட்டணத்தை இன்றும் வைத்துக்கொண்டு மற்றத் துறைகளிலுள்ள கட்டணங்களை உயர்த்துகிறீர்களே, இந்த பஸ் தொழிலில் ஈடுபட்டுள்ளவர்களுக்கு மட்டும் அந்தச் சலுகை கொடுக்காமல் அவர்களை மிகுந்த இன்னல்களுக்கு ஆளாக்கியிருக்கிறீர்களே, இது காப் பிட்டல் பார்மேஷன், அல்லது ஆப்பரேஷனல் மெஷினரியை சரியாக நடத்துவதற்குப் பாதகமாக இருக்கிறதே, அது ஏன் என்று கேட்டேனே தவிர பஸ்களை தேசியமயமாக்குவதை நான் எதிக்கவில்லை. முழுமையாக தேசியமயமாக்கி விடுங்கள், இந்த மாதிரியான இரண்டும் கெட்டான் நிலையில் வைக்காதீர்கள் என்றுதான் சொன்னேன்.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : உறுப்பினர் அவர்கள் கொடுத்த விளக்கத்திற்கு நன்றி. முழுமையாக பஸ்களை தேசியமய மாக்க வேண்டும் என்பதுதான் இந்த அரசின் கொள்கை, அரசாங்கக் கொள்கை மட்டுமல்ல. இந்தச் சட்ட மன்றத்தில் நிறைவேற்றியிருக்கிற ஒரு சட்டமும் கூட. 76 வரையில் நாங்கள் பஸ்களை தேசியமயமாக்க மாட்டோம் என்று திருமதி அனந்தநாயகி அவர்கள் சொன்னார்கள். திரு. ஜேம்ஸ் அவர்கள் இன்னும் பத்தாண்டுகள் ஆகும் என்று சொன்னார்கள்.

தேசியமயமாக்கும் திட்டத்தில் காலதாமதம் ஆவதற்குக் காரணம் என்ன என்பதை இந்தச் சபை உறுப்பினர்களின் கவனத்திற்கு நான் கொண்டு வருவது என் கடமை என்று கருதுகிறேன். மாண்புமிகு முதல்வர் டாக்டர் கலைஞர் அவர்கள் 1967-ம் ஆண்டு பொதுப்பணித் துறை அமைச்சராக இருந்தபோது 75 மைல்களுக்கு மேல் உள்ள வழித் தடங்களையும், சென்னை மாநகரத்தையும், கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தையும் தொடுகிற வழித்தடங்களையும் அரசு மேற்கொள்ளும் என்று அறிவித் தார்கள்.

1967-ல் இருந்து 1974 வரையில் பார்க்கிறபோது இந்த ஏமாண்டு களில் அந்த பஸ்களையெல்லாம் தேசியவுடைமையாக்கியிருக்க வேண்டும். ஆனால் அறிவித்த பிறகும் கூட, கொள்கையை எடுத்துச் சொல்லிய பிறகும் கூட அந்த பஸ்களை தேசியவுடைமையாக்கப்படாததற்குக் காரணம் என்னவென்பதை இந்தச் சபை நன்கு உணர்ந்துகொள்ள வேண்டும்.

419 வழித்தடங்கள் அந்தக் கொள்கைப்படி அரசாங்கம் மேற்கொண்டிருக்கவேண்டும். எவ்வளவோ வழக்குகளுக்குப் பிறகு, வழக்குகளுக்குப் பிறகு அரசாங்கம் மேற்கொண்டிருக்கிற வழித்தடங்களின் எண்ணிக்கை 126 தான். இன்னும் 293 வழித்தடங்களை மேற்கொள்வதில் நீதி

[திரு. ச. இராமச்சந்திரன்]

[1974 மார்ச் 15]

மன்றங்களானாலும் சரி, அல்லது உயர்நீதி மன்றமானாலும் சரி, அல்லது உச்ச நீதிமன்றங்களானாலும் சரி பல்வேறு வகைகளில் சட்ட நுணுக்கங்கள் களைக் காட்டி தடை செய்துகொண்டிருக்கிறார்கள் என்பதையும் இந்த மன்றம் கணக்கில் எடுத்துக்கொள்ளுமானால் இந்த பஸ்களை தேசிய வுடமையாக்குவதில் ஏன் நாம் விரைவாகச் செல்லமுடியவில்லை என்பதை உணர்ந்து கொள்ளமுடியும்.

இந்தக் கணக்குப்படி பார்த்தால் இந்த 293 வழித்தடங்களுக்குமே இன்னும் பத்து பதினான்கு ஆண்டுகளாகவிடுமோ என்ற டீலை இருந்து கொண்டிருக்கிறது. இதையெல்லாம் உணர்ந்த காரணத்தினால்தான் ஐந்தாண்டுகளுக்குள் பஸ்கள் அனைத்தையும் எடுத்துக்கொள்ள வேண்டிய ஒரு உறுதியான, நல்ல, தெளிவான, முழுமையான சட்டத்தை இந்தியத் துணைக்கண்டத்திலேயே முதன்முதலாக இந்த மன்றத்தில் தான் நிறைவேற்றியது. ஆனால் அந்தச் சட்டத்தை சென்னை உயர் நீதிமன்றம் செல்லாதது என்று தீர்ப்பு கூறிவிட்டார்கள். அந்த சட்டப் படி நாம் நீலகிரி மாவட்டத்திலுள்ள பேருந்துகளை எடுத்தோம். அந்தச் சட்டம் உச்ச நீதிமன்றத்தில் இன்னும் உறங்கிக் கொண்டிருக்கிறது என்று சொன்னால் அது மிகையாகாது. நாம் எவ்வளவோ தடவை வற்புறுத்தியும் கூட அதை ஏதோ உடனடியாக எடுத்துக்கொள்ள மறுக்கிறார்கள், மர்மம் தெரியவில்லை.

THIRUMATHI T. N. ANANDANAYAKI: I think the Supreme Court has decided in your favour. You have power to nationalise.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : 5 ஆண்டுகளுக்குள் பஸ்களை தேசியவுடமையாக்க வேண்டுமென்று இந்த சட்டமன்றம் நிறைவேற்றிய சட்டத்தை சுபரீம் கோர்ட் இன்னும் பரிசீலனைக்குக் கூட எடுத்துக்கொள்ளவில்லை என்பதை மாண்புமிகு அனைத்தநாயகி அம்மையார் அவர்களின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வருகிறேன்.

இன்னும் சொல்லப்போனால், இந்த வழக்கில் மத்திய அரசும், மாநில அரசும் சேர்ந்து வாதாட வேண்டியிருக்கிறது. மாநில சர்க்காரின் வக்கீல் தயாராக இருந்தாலும், மத்திய சர்க்கார் வக்கீல் தலையை கேட்டுக்கொண்டிருக்கிறார்கள் என்பதை மாண்புமிகு அம்மையார் அவர்களுக்குத் தெரிவித்துக்கொள்வதோடு, இந்த நிலைமை நீடிக்குமானால் இன்னும் எவ்வளவு நாளைக்கு காலதாமதம் ஆகும் என்று சொல்ல முடியாது. இந்தச் சட்டம் செல்லும் என்று சொன்னால், இந்த அரசாங்கம் எவ்வளவு விரைவில் செயல்படும் என்பதை நாம் உணர்ந்துள்ளோம். ஆனால், நல்லவேளை 50 பேருந்துகள், அல்லது அதற்கு மேல் பேருந்துகள் வைத்து இருந்தால் அவற்றை தேசியமயமாக்குவோம் என்று நிறைவேற்றிய சட்டம் முழுவதும் செயல்படுத்தப்பட்டிருக்கிறது. ஏ.பி.டி. டி.வி.எஸ்., எஸ்.ஆர்.வி.எஸ்., சக்தி விலாஸ் கம்பெனி, இராமன் அண்டு இராமன் கம்பெனிகள், நல்லவேளை, அவர்களே

1974 மார்ச் 15]

[திரு. ச. இராமச்சந்திரன்]

அந்தச் சட்டத்தை ஒப்புக்கொண்டு அந்தப் பேரூந்துகளைத் தொடர்ந்து நிறுவனங்கள், அந்தப் பணியாளர்கள் அத்தனை பேரையும் ஒப்படைத்து விட்டார்கள். அதன் காரணமாக அந்த ஒரு சட்டத்தை, இந்த சட்ட மன்றத்தில் நிறைவேற்றிய அந்தச் சட்டத்தை, முழுமையாக நிறைவேற்றியிருக்கிறோம் என்று திருப்தி பெற முடியும்.

நான் இன்னொன்றையும் சொல்கிறேன். 10 பல்களுக்கு மேல் வைத்துக் கொள்ளக் கூடாது என்று பேரூந்துகளுக்கு உச்சவரம்புச் சட்டம் கொண்டு வந்தோம். அந்தச் சட்டத்திற்கும் நீதி மன்றத் திருந்து தீர்ப்பு கிடைக்கவில்லை என்பதையும், இந்தச் சட்டமன்றத்தின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வர விரும்புகிறேன். எண்ணங்கள் நல்ல எண்ணங்களாக இருந்தாலும் கூட நிறைவேற்றக்கூடிய சட்டங்கள் முற்போக்கான சட்டங்களாக இருந்தாலும் கூட, இன்னும் தனி நபர் உரிமைகள் என்ற கருத்தின் அடிப்படையில், தனி நபர் உரிமை என்ற பெயரில் சமுதாயத்தின் நன்மைகள் பாதிக்கப்படுவதும், அதற்குத் தக்க பாதுகாப்பை நீதி மன்றங்கள் அளிப்பதற்கும் அரசியல் சட்டம் வழிவகை செய்து இருக்கிறது, என்பதையும் நாம் கவனத்தில் வைத்துக் கொள்ளவேண்டும்.

1966-67-ல், கழகம் ஆட்சிப் பொறுப்புக்கு வந்தபோது, இந்த நாட்டிலே ஓடிக்கொண்டிருந்த பேரூந்துகள் 6,824. அதிலே தனியாரிடம் ஓடிக்கொண்டிருந்த பேரூந்துகளின் எண்ணிக்கை 5,451. அரசாங்கத்திடம் இருந்த பேரூந்துகளின் எண்ணிக்கை 1,373. இந்த நாட்டிலே அப்போது 1967-ல் 20 சதவீதம் பல்கள் தான் அரசாங்கத்தின் கையில் இருந்தது. மீதி 80 சதவீதம் பல்கள் தனியாரிடத்தில் இருந்தன. அது காங்கிரஸ் சர்க்காரின் சேஷல்ச பாணி என்று பாராட்ட விரும்புகிறேன். அதற்குப் பிறகு 1973-74ம் ஆண்டு 9,452 பல்கள் ஓடிக்கொண்டிருப்பதில் 5,550 பல்கள் தனியாரிடத்திலும், 3,902 பல்கள் அரசாங்கத்திடத்திலும் இருக்கின்றன. 5,451 என்று 1966-67-ல் தனியாரிடத்தில் இருந்த பல்களின் எண்ணிக்கை 1973-74-ல் 5,550 தான் இருக்கின்றன. 5,451-லிருந்து 5,550 உண்மையிலேயே அது வளர்ந்து இருக்கிறது என்பது அல்ல. ஆனால் பொதுத் துறையைப் பொறுத்த வரையில் 1,373-லிருந்து 3,902 வரை வளர்ந்து இருக்கிறது என்றால், அரசாங்கத்துறை வளர்ந்திருக்கிறது, தனியார் துறை தாழ்ந்து இருக்கிறது என்பதை நாம் தெளிவாக தெரிந்துகொள்ளலாம்.

திருமதி க. ந. அனந்தநாயகி : 5,451 -லிருந்து 5,550 வரை வில்லை என்று சொல்கிறார்கள். இவர்கள் வளர்ந்தால் வளர்ச்சி, அவர்கள் வளர்ந்தால் அது வளர்ச்சி இல்லையா ?

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : ஒரு வேளை மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்களுக்கு விருப்பம் இருக்குமானால், அதை வளர்ச்சி விஷயம் என்று மாற்றிக்கொள்வார்களானால், சரியான விளக்கம் கிடைக்கும் என்று நினைக்கிறேன். இவ்வளவு தடைகளுக்குப்

[திரு. ச. இராமச்சந்திரன்]

[1974 மார்ச் 15]

பிறகும் கூட, இவ்வளவு சிக்கல் களுக்குப் பிறகும் கூட, இவ்வளவு சிரமங்களுக்குப் பிறகும் கூட, இவ்வளவு ஓயாத போராட்டங்களை நீதி மன்றங்களாடு நடத்தியும் கூட, பொதுத்துறையை பொறுத்த வரையில் நாட்டுமையாக்கப்படுவதில் வேகம் இருக்கிறது., குறிப்பிடத்தக்க அளவிற்கு வளர்ந்து இருக்கிறோம் என்பதை நான் இந்த நேரத்தில் எடுத்துக் காட்ட விரும்புகிறேன்.

அடுத்து, போக்குவரத்துத் துறை அரசாங்கமே பேருந்துகளை நடத்துகிற போக்குவரத்துத்துறை நிர்வாகம் பற்றி இங்கே மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் பல கருத்துக்களை எடுத்துச் சொன்னார்கள். நான் இரண்டு ஆண்டுகளுக்கு முன்பு இதே மன்றத்தில் பேசிய போது குறிப்பிட்டேன். டாக்டர் ஹாண்டே அவர்கள் அப்போது சுதந்திரா கட்சியின் தலைவராக இருந்தார்கள். அன்றைய தினம் நான் பேசுகிறபோது, அரசாங்கம் நடத்துகிற போக்குவரத்து நிறுவனங்கள் லாபத்தின் அடிப்படையில் இயங்காது என்று சொன்போது, பின்னர் லாபமே வராதா என்று கேட்டார்கள். அப்போது நான் அவர்களுக்குச் சொன்னதாக ஞாபகம், முதலாவதாக, பொதுமக்களின் திருப்தி அதுதான் முதல் அடிப்படை. போக்குவரத்துக் கழகங்கள், நிறுவனங்களைப் பொறுத்த வரையில் முதலாவதாக பொது மக்களுக்கு அது திருப்தி அளிக்க வேண்டும். (பப்ளிக் சாடிஸ்பேக்ஷன்). இரண்டாவதாக அதிலே பணியாற்றும் அலுவலர்கள் அவர்கள் நல்ல குடும்பத்தில் வளமான குடும்பத்தில் உள்ளதுபோல் அவர்கள் வாழ்க்கை முறை அமைய வேண்டும். மூன்றாவதாக நமக்கு இலாபம் கிடைக்குமானால் அது நல்லது என்று கருத்தை எடுத்துச் சொன்னேன். முதலில் மக்களுக்கு நாம் செய்யும் தொண்டு. இரண்டாவதாக, அந்தத் தொழிலில் ஈடுபட்டுள்ளவர்களுக்கு நலம். மூன்றாவதாக அந்தத் தொழிலில் வருவாய் கிடைக்குமானால், அதுவும் சிறந்ததுதான். இந்த மூன்று அடிப்படையின் கீழ் நான் அந்த நிறுவனங்கள் பணியாற்றும் என்று நான் எடுத்துச் சொன்னேன். அந்த அடிப்படையில் பார்க்கிறபோது இந்தப் பேரவைக்கு நான் தெரிவிக்க விரும்புகிறேன். நாமும் அந்தக் போக்குவரத்துக் கழகங்களை அமைத்து, இன்று பல்லவன் போக்குவரத்து கழகத்திலிருந்து நாள் ஒன்றுக்கு 13 லட்சம் பேர் பயணம் செய்கிறார்கள். தமிழக அரசு பேருந்துகளில் 7½ லட்சம் பேர் நாள் ஒன்றுக்குப் பயணம் செய்கிறார்கள். மற்ற போக்குவரத்துக் கழகங்களின் நாள் ஒன்றுக்கு 11½ லட்சம் பேர் பயணம் செய்கிறார்கள். ஆகவே, இன்றைக்கு அரசாங்கம் இயக்குகிற பேருந்துகளின் மூலம் தமிழ் நாட்டில் உள்ள 32 லட்சம் பேர் நாள் ஒன்றுக்கு பயணம் செய்யும் வசதியை நாம் ஏற்படுத்தித் தந்து இருக்கிறோம்.

டாக்டர் எச். வி. ஹாண்டே : மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் சொன்னார்கள். அது பிரயாணிகளுக்குப் திருப்தி அளித்து இருக்கிறது என்றார்கள். பிரயாணிகளுக்கு எந்த விதமான திருப்தியும் கிடையாது ஏராளமாக ஒரு பஸ்வரில் பிரயாணிகள் ஏற்றிச் செல்லப்படுவதால் அவர்கள் மிகவும் கஷ்டப்படுகிறார்கள். அந்தத் திருப்தி அளிப்பதில் நீங்கள் தோல்வி அடைந்து இருக்கிறீர்கள்.

1974 மார்ச் 15]

திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி : 60 பேர் கபாசிடி கொண்ட ஒரு பஸ்வரில் 100 பேர் ஏற்றிக்கொண்டு , புனிமூட்டை அடைப்பது போல் அடைத்துக்கொண்டு செல்கிறார்கள். அவர்களுக்கு ஒரு ரூபாய்க்கு 5 பைசா இன்சென்டிவ் கிடைக்குகிறது என்பதற்காக இப்படி புனிமூட்டை போல் அடைத்துக்கொண்டு பிரயாணிகளை ஏற்றிச் செல்வதால் “சஃப் கேட்” ஆகும்நிலை ஏற்படுகிறது. அதற்கு இந்த அரசாங்கம் என்ன செய்யப்போகிறது ?

திரு. சி. அறுமுகம் : குறிப்பிட்ட அளவுக்குமேல் பிரயாணிகளை ஏற்றிச் செல்வதாக குறிப்பிட்டார்கள். எங்கேயும் பெருது மக்களை அப்படி ஏற்றவில்லை. நான் ஒவ்வொரு நிலையத்திலும் பார்த்திருக்கிறேன். இம் இல்லை என்று சொன்னாலும், பொதுமக்களை புட்டோர்ட்டில் நின்றுகொண்டு தொங்கிக்கொண்டு வருகிறார்கள். பொது மக்கள் சர்க்கார் பஸ்வரில் பிரயாணம் செய்ய வேண்டுமென்ற ஆர்வத்தால் தான் இப்படி ஏறி வருகிறார்கள் என்று சொல்லிக்கொள்கிறேன்.

டாக்டர் எச். வி. ஹாண்டே : ஏற்றுகிறார்கள். இடமே இல்லை என்றாலும் மக்கள் ஏறுவதற்கு காரணம் வேறு வழியில்லை. அதற்கு வழி உண்டாக்குங்கள் என்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : அரசாங்கம் நடத்தும் பேருந்துகள் மூலம் 32 லட்சம் பேர் ஒரு நாளைக்குப் பயணம் செய்கிறார்கள். மாண்புமிகு எதிர்க்கட்சி உறுப்பினர் சொல்வது போல் அவர்களுக்குத் திருப்தியில்லாமல் போனால் அந்த 32 லட்சம் மக்களும் அந்தப் போக்கு வரத்துத் துறையை சம்மா விட்டு இருப்பார்களா என்று கேட்க விரும்புகிறேன். சென்னை நகரத்தை பொறுத்த வரையில், நெரிசல் நேரம் என்று ஒரு நேரம் இருக்கிறது. (பீக் அவர்ஸ்) சென்னை நகரத்திலுள்ள நிலையை வைத்துக்கொண்டு, பொதுவாக போக்குவரத்துத்துறை இயங்கும் நிலையை குறைகூறுவது நிச்சயமாக சரியாகாது என்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

சென்னை நகரத்தைப் பொறுத்த வரையில் அது மாநகர வழித் தடங்களை நடத்துவது என்ற அடிப்படையில் பார்க்கிறபோது, அதிலே பல்வேறு விதமான பிரச்சினைகள் கிளம்புகின்றன என்பதையும் நான் உங்களின் கவனத்திற்குப் கொண்டுவர விரும்புகிறேன். ஏற்கெனவே என்னுடைய முன்னரையில் எடுத்துச் சொன்னதுபோல், இந்தப் போக்கு வரத்து நிறுவனங்கள் இப்போது லாபத்தைச் சம்பாதிப்பதுக் கொண்டிருக்கின்றன. இங்கே கூட பேசுகிற போது சொன்னார்கள், இது என்ன பெரிய லாபம் என்று கேட்டார்கள். நான் உண்மையிலேயே நினைத்துக்கொண்டேன்., நஷ்டம் வந்தாலும் அவையில் கண்டிக்கிறார்கள் லாபம் வந்தாலும் அதையும் கண்டிக்கிறார்கள், பின்னர் இந்தத் துறையை எப்படி நடத்துவது என்பது எனக்கு உண்மையிலேயே புதிராக இருந்தது. ஆனால், எதிர்க்கட்சியில் அங்கம் வகிக்கிறோம் என்ற

[திரு. ச. இராமச்சந்திரன்]

[1974 மார்ச் 16]

காரணத்திற்காக ஏதாவது எடுத்துச் சொல்ல வேண்டிய அவசியம் இருக்கும் சூழ்நிலையில் இருப்பதால், இந்த பரிதாபத்திற்கு அவர்கள் எல்லாம் ஆளாக இருக்கிறார்கள் என்று கருதுகிறேனே தவிர வேறு அலை.

ஆனால் லாபம் மட்டும் என்ற கணக்கைப் பார்க்கக்கூடாது. போக்கு வரத்து நிறுவனங்களை நாம் எடுத்து கடந்த இரண்டு ஆண்டுகளாக மேற்கொண்டபொழுது 681 பேருந்துகளை மேற்கொண்டோம். இப் பொழுது 681 பேருந்துகள் தான் இருக்கிறதா என்றால் இல்லை. இரண்டு ஆண்டுகளில் 1,283 பேருந்துகள் அதிகமாக ஆகியிருக்கின்றன. வந்திருக்கக்கூடிய வருமானத்தை புதிய பேருந்துகளை வாங்கவும், புதிய பணியினர்களைக் கட்டவும், புதிய இடங்களை வாங்கவும், அதே போல மற்ற வேலைகளைக் கவனிக்கவும் பயன்படுத்தியிருக்கிறோம். டி.வி.எஸ். நிறுவனத்தை எடுத்துக்கொண்டால் 30, 32 ஆண்டுகளாக நடத்தி அவர்கள் 340 பஸ்களையே வைத்துக்கொண்டிருந்தார்கள். ஆனால், அரசாங்கம் மேற்கொண்ட இரண்டு ஆண்டுகளில் “It has doubled its capacity” அந்த அளவுக்கு “ரேட் ஆஃப் எக்ஸ்பான்ஷன் விரிவாகி இருப்பதை நாம் பார்க்கிறபொழுது வருமானம் மக்களுடைய வசதிக்காக, நன்மைக்காக பயன்படுத்தப்பட்டிருக்கிறது. அதை அப்படியே வைத்திருந்து இரும்புப் பெட்டியில் பூட்டி வைக்கவில்லை என்பதையும் கவனத்தில் எடுத்துக் கொண்டால், எந்த அளவுக்கு அந்தத் துறை வருவாயை ஈட்டி தந்திருக்கிறது என்பதை நாம் உணர்ந்துகொள்ள முடியும்.

இங்கே மாண்புமிகு உறுப்பினர் டாக்டர் ஹாண்டே அவர்கள் பேசுகின்ற பொழுதுகூட நஷ்டக் கணக்கையெல்லாம் எடுத்துச் சொன்னார்கள். அந்த நஷ்டத்திற்கெல்லாம் என்ன காரணங்கள் என்று ஏன் நீங்கள் கண்டு பிடிக்கவில்லை என்று கூட கேட்டார்கள். நஷ்டத்திற்கெல்லாம் என்ன காரணங்கள் என்பதைக் கண்டு பிடித்ததன் காரணமாகத் தான், அவைகளில் என்ன ஓட்டை உடைசல்கள் இருக்கின்றன, அவற்றை எப்படி செப்பனிடமுடியும் என்பதைப்பற்றி சிந்தித்ததன் காரணமாகத்தான், நன்றாகச் செய்து சீரமைத்ததன் மூலமாக, நிர்வாக சீர்திருத்த அமைப்புகள் மூலமாக, பல்வேறு போக்குவரத்துக் கழகங்களை உருவாக்கியதன் மூலமாக, அதிகாரங்களை பரவலாக ஆக்கியதன் மூலமாக, தொழிலாளிகளுடைய ஒத்துழைப்பை பெற்றதன் மூலமாக, இதுவரையில் மைனரில் இருந்ததை நாம் இன்றையதினம் பிளசுக்கு கொண்டு வந்திருக்கிறோம். இதுவரையில் நஷ்டத்தில் ஓடிக்கொண்டிருந்ததை லாபத்துக்கு நாம் கொண்டு வந்திருக்கிறோம் என்பதை நான் தெளிவாக்க விரும்புகிறேன்.

குறிப்பாகச் சொல்லப்போனால், 1971-72-ல் போக்குவரத்துத் துறையின் மூலம் ரூ. 132 லட்சம், ஒரு கோடி 32 லட்சம் நஷ்டம் இருந்தது. இன்றையதினம் ரூ. 91 லட்சத்திற்கு வந்திருக்கிறது லாபத்தில். ரூ. 132 லட்சம் நஷ்டத்தையும் சரிகட்டி, ரூ. 91 லட்சம் கூடுதலாக வந்திருக்கிறது என்ற கணக்கைப் பார்க்கிறபொழுது, கிட்டத்தட்ட ரூ. 2½ கோடி இரண்டு ஆண்டுகளில் லாபகரமாக ஆக்கியிருக்கிறது என்பதை நம்மாலே

1974 மார்ச் 15]

[திரு. ச. இராமச்சந்திரன்]

புரிந்துகொள்ளமுடியும். அந்த வகையிலே பார்க்கிற பொழுது போக்கு வரத்துக் கழகங்கள் பொதுவாக நல்ல முறையில் இயங்கி வருகின்றன என்ற கருத்தை நான் தெளிவாக்க விரும்புகிறேன்.

இந்த டிக்கெட்டுகளைப் பற்றிச் சொன்னார்கள், மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள். அவர்களுக்கு நிச்சயம் அதைப்பற்றி வினா எழுப்புவதற்கு உரிமை உண்டு. ஆதலால் தான் நானும் சட்டமன்றத்தில் அதற்கான பதிலை தெரிவிக்கலாம் என்று காத்துக்கொண்டிருந்தேன். நல்ல வேளையாக இங்கே அதையும் எழுப்பினார்கள். நாள் ஒன்றுக்கு சென்னை மாநகரத்தில் மட்டும் விநியோகம் ஆகின்ற டிக்கெட்களின் எண்ணிக்கை 180 லட்சம். இந்த டிக்கெட்டுகளை அச்சடிக்கின்ற இயந்திரங்கள் இந்த வரீரியல் நம்பரை ஒவ்வொரு டிக்கெட்டுக்கும் போட்டுக் கொண்டே வரும். அந்த இயந்திரங்களை நாம் வெளிநாடுகளிலிருந்து வாங்கி வைத்திருக்கிறோம். அவைகளில் சில நேரங்களில் ஏற்படுகின்ற மெகானிகல் டிஃபெக்டினால், ஸ்பிரிங்கில் இருக்கின்ற ஸ்க்னலினால் கிராங் ஷாப்ட் ஸ்டக் அப் ஆகிவிடுகிறது. அதனால் இப்படிப்பட்ட தவறுகள் நடப்பது உண்டு. இவற்றை அவ்வப்பொழுது பார்த்து பிரித்து எடுத்துவிடுவது சாதாரணமாக செய்யக்கூடிய காரியம். ஆனாலும் அந்த அளவுக்கு டிக்கெட்கள் ஏராளமாக புழக்கத்தில் இருக்கிற காரணத்தினால், ஒன்றிரண்டு நம்பர்களில் இப்படி ஆகிவிடுகிறது. இதனால் யார் யாரோ வேறு போலி டிக்கெட்டுகளை அடித்து விற்று அதன் மூலம் வருமானம் குறைகிறது என்று கூறுவது, மாண்புமிகு உறுப்பினர்களுக்கு நான் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன், சரியானது அல்ல.

ஆனாலும், அரசாங்கப் போக்கு வரத்துத் துறையைப் பொறுத்த வரையில் டிக்கெட்டுகளை அடிப்பதற்காக சில தனியார் அச்சகங்களில் இது வரையில் கொடுத்து வந்திருக்கிறார்கள். எங்களைப் பொறுத்தவரையில் தனியார் அச்சகங்களில் இனிமேல் டிக்கெட்கள் அச்சடிக்கின்ற தன்மையை, டிக்கெட்கள் அடிக்கக் கொடுப்பதைக் குறைத்துக்கொண்டு, அரசு அச்சகத்தின் மூலமாகவும், அதேபோல் அரசாங்கப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் தங்களுடைய சொந்த அச்சகத்தை நிறுவுவதன் மூலமாகவும் டிக்கெட்டுகளை அச்சடித்துக்கொள்ளலாம் என்று கருதுகிறேன். இவற்றையெல்லாம் ஆள் போட்டுப் பார்த்து சரி செய்துகொள்ளவேண்டும் என்று கூறினால், எத்தனையோ கிளார்க்குகளை வேலைக்கு அமர்த்தவேண்டியிருக்கும், அவர்களுக்காக ஆகும் செலவு இதைவிட அதிகமாகும். ஆகவே, இதைக் கண்டு மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் அஞ்சத் தேவையில்லை. இன்னும் சொல்லப்போனால் வருமானம் அதிகரித்துக்கொண்டே இருக்கிறது, வருமானம் குறையவில்லை. ஆகவே இதைப்பற்றி அஞ்சத் தேவையில்லை என்று நான் முதலில் தெளிவாக்க விரும்புகிறேன்.

அடுத்தபடியாக, சென்னை மாநகரத்தைப் பொறுத்தவரையில் என்ன திட்டங்கள் என்றெல்லாம் எடுத்துச் சொன்னார்கள், ஐயாசாமி அவர்களுடைய பரிந்துரைகளையெல்லாம் ஏன் செயல்படுத்தவில்லை என்பதையும் எடுத்துச் சொன்னார்கள். அவற்றை ஒவ்வொன்றாக நாம் செய்து வருகிறோம். ஒரு வழித்தடத்தில் அந்த முறை செயல்படுத்தப்பட்டு

[திரு. ச. இராமச்சந்திரன்]

[1974 மார்ச் 15]

வருகிறது. மேலும் இரண்டு வழித் தடங்களில் அந்த முறையை செயல்படுத்தச் சொல்லி அனுமதித்திருக்கிறோம். திடீரென்று ஒரே நாளில் எல்லா வற்றையும் அமுலுக்குக் கொண்டுவந்துவிட்டால், என்ன நிலைமை என்று அறிவது கடினமாக இருக்கும். பயணிகளுக்கு எந்த பஸ் எங்கே போகிறது என்பதைத் தெரிந்துகொள்வது பிரச்சனையாக ஆகிவிடும். மேலும், தொழிலாளர்களுடைய ஒத்துழைப்புத் தேவை. அதற்குத் தகுந்த டிரெயினிங் தேவை. பயணிகளுக்கு அதைப்பற்றி முழு விளக்கங்களும் தேவைப்படுகின்றன. ஆகவே இதைப் படிப்படியாகச் செய்யவேண்டும் என்று அரசு செய்து கொண்டுவருகிறது. அவற்றை புறக்கணிக்கும் நோக்கம் நிச்சயம் இல்லை என்பதை மாண்புமிகு கம்யூனிஸ்ட் கட்சித் தலைவர் திரு. தங்கமணி அவர்களுக்கு நான் தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

அதேபோல மாநகரத்திலிருக்கிற போக்குவரத்து நெரிசலை தவிர்ப்பதற்கு வேறு வழியில்லையா என்று மாண்புமிகு டாக்டர் ஹாண்டே அவர்கள் கேட்டார்கள். உண்மையாக, அது கேட்கப்பட வேண்டிய கேள்வி. இதற்கு வழியே இல்லையா என்று டாக்டர் ஹாண்டே அவர்கள் மட்டும் கேட்கவில்லை. நாங்களும் கேட்டோம். நாங்கள் கேட்டது மட்டுமல்ல. இந்த நாட்டினுடைய பிரதமர் இந்திரா காந்தி அவர்களும் கூட கேட்டார்கள். ஆனால் இன்னும் வழி பிறக்கவில்லையே என்று கருதுகிறபொழுது, ஏன் இன்னும் வழி பிறக்கவில்லை என்று நினைத்துக் கொண்டிருக்கும்பொழுது “மாஸ் ராபிட் டிரான்ஸிட் சிஸ்டம்” ஒன்றை நாம் கொண்டு வரவேண்டும் என்று நம்முடைய அரசு வற்புறுத்தி வருகிறது. அதற்கும் மத்திய சர்க்காரின் பதிலைக் காணோம்.

அதோடுமட்டுமல்ல. மாநகரங்களைப் பொறுத்தவரையில், அங்கே எந்தப் போக்குவரத்து நிறுவனம் நடத்தினாலும், நஷ்டத்தில்தான் நடக்க வேண்டும். டெல்லி மாநகரத்தை எடுத்துக்கொண்டாலும் கூட, அவர்கள் நடத்த முடியாமல் ஆண்டு ஒன்றுக்கு ரூ. 3 கோடி, 4 கோடி என்று மத்திய சர்க்காருடைய பணத்தைக் கொண்டுதான் அங்கே பணியாற்றுகின்ற ஊழியர்களுக்கும் சம்பளம் கொடுத்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். இன்னும் சொல்லப்போனால், அந்த மாபெரும் நகரப் போக்குவரத்தைச் சரி செய்வதற்குச் சென்னையிலிருந்து யாராவது நீங்கள் ஆட்களை தர முடியுமா என்று நம்மைக் கேட்பொழுது, நம்மிடத்திலே பணியாற்றிய தொழில் ரூப் வல்லுநரை இன்றைக்கு டெல்லிக்கு அனுப்பப்பட்டு, அவர்களும் டெல்லி மாநகர போக்குவரத்தை எப்படி சரிசெய்வது என்பதைப்பற்றி செயலாற்றிக்கொண்டு வருகிறார்கள் என்ற செய்தியையும் நான் இந்த மன்றத்திற்குத் தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

சரி, பம்பாய் மாநகரத்தில் ஏதாவது கொஞ்சம் சீர்திருத்தம் செய்திருப்பார்களா என்று நாம் பார்த்தால், பத்திரிகையில் செய்தி வந்திருக்கிறது, அவர்கள் அரசுக்குக் கட்டவேண்டிய 6 கோடி ரூபாய் வரியையே கட்ட முடியாமல் தவித்துக்கொண்டிருக்கிறார்கள் என்ற செய்தியும் நமக்குக் கிடைத்திருக்கிறது.

1974 மார்ச் 15] [திரு. ச. இராமச்சந்திரன்]

கல்கத்தாவை நிச்சயம் நம்மால் காப்பி அடிக்க முடியாது என்பதை நீங்கள் நன்றாக அறிவீர்கள்.

இன்னும் ஒரு வேடிக்கை. எல்லா வகைகளிலுமே முன்னேறிய, இன்னும் சொல்லப் போனால், உலக நாடுகளில் அமெரிக்காவோடு சரி சமமாக மட்டுமன்றி, சின்னஞ்சிறு நாடாகிய ஜப்பான் நாட்டில் என்ன நிலைமை என்று பார்ப்போமேயானால் டொக்கியோ நகரத்தல் அவர்களுக்கு நஷ்டம் ரூ. 20,36,000—743 ஆயிரம் என்ஸ் 1966-ல். 1973-ல் அது இரண்டு மடங்காக ஆகிக்கொண்டிருக்கிறது.

லண்டன் டிரான்ஸ்போர்ட்டைப் பொறுத்தவரையில் ஏற்கெனவே மன்றத்தில் அதற்கான தகவல்களைக் கொடுத்திருக்கிறேன். ஆகவே, பெரு நகரங்களாக ஆங்காங்கு இருக்கிற நகரங்களில் பேரரசு மான்யம் கொடுப்பதன் மூலமாகவும், உதவி செய்வதன் மூலமாகவும், அதிக பஸ்களை வாங்கி வருவதற்கு ஏற்பாடு செய்ய வேண்டுமே தவிர, அந்தந்த மாநகரப் போக்குவரத்தை தானே இயங்குகின்ற தனமையிலே அதை விட்டுவிடுவது நிச்சயம் சரியானது.

அந்த வகையிலே தான் நம்முடைய அரசைப் பொறுத்தவரையில் பிரதமர் இந்தராகாந்தி அவர்களுக்குக் கூட கடிதம் எழுதி இருக்கிறார். சென்னை மாநகரத்தில் டிஸெல்லுக்கு வரி விலக்கும், அதேபோன்று டயர் போன்ற பொருள்களை வாங்குகின்ற போது விதிக்கப்படுகின்ற ஏகசைஸ் டியூட்டியிலிருந்து விலக்கும் அளிக்க வேண்டும் என்று கேட்டுள்ளோம். ஆனால், எந்தவிதமான பதிலும் இன்னும் நமக்குக் கிடைக்கவில்லை. பணம் கிடைக்குமானால் ஓரளவுக்கு நாம் அதிகமாக பஸ்களை வாங்கி விடலாம். நிரந்தரமான பரிகாரம் என்னவென்றால், “மாஸ் ராபிட் டிரான்ஸிட் சஸ்டம்” இன்னும் கொஞ்சம் தற்காலிக பரிகாரம் கொஞ்சம் ரயில்வே எலக்ட்ரிபிகேஷனைத் தாராளமாக மத்திய சர்க்கார் மாநில சர்க்காருக்குச் செய்து கொடுக்க வேண்டும்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : இன்னும் கொஞ்சம் நேரம் எடுத்துக் கொண்டு முடித்து விடுங்கள்.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : பொதுவாக மாநகரங்களைப் பொறுத்தவரையில் அது அந்தந்த மாநிலத்துக்குச் சொந்தம் என்ற மனப்பான்மை நிச்சயம் கூடாது. மாநகரங்கள் ஒரு நாட்டிற்கே சொந்தம். கல்கத்தாவுடனும் சரி, பம்பாய் ஆனாலும் சரி, டெல்லி யானாலும் சரி, சென்னையானாலும் சரி, எதோ கல்கத்தா மேற்கு வங்காளத்துக்குச் சொந்தம் என்றோ, பம்பாய் மராட்டியத்திற்குச் சொந்தம் என்றோ, அல்லது சென்னை தமிழகத்திற்குச் சொந்தம் என்றோ நிச்சயம் விட்டுவிடக்கூடாது. இந்த மாநகரங்கள் இந்திய துணைக்கண்டத்தின், இந்திய பெருநாட்டின் நாகரிகத்தினுடைய சின்னங்களாக அமையக் கூடிய இடங்கள், நாகரிகம் வளரக்கூடிய இடங்கள் என்பதை கவனத்தில் கொண்டு பார்க்கும்பொழுது, இந்த மாநகரங்களை நல்ல முறையில்

[திரு. ச. இராமச்சந்திரன்]

[1974 மார்ச் 15]

பாதுகாக்க வேண்டியது, இங்கெல்லாம் போக்குவரத்தை சீரான முறையில் அமைத்துத்தர வேண்டியது இந்திய பேரரசினுடைய பெருங்கடமை என்பதையும் நான் தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

[பிற்பகல் 1-30.]

அடுத்தபடியாக இங்கே பேசுகின்றபோது வரி அதிகமாக்கப்பட்டிருக்கிறது; வட்டிக்குப் பணம் வாங்கித்தான் பஸ்களை ஓட்டவேண்டியிருக்கிறது. ஆகையால் கட்டண உயர்வு இல்லாவிட்டால் இந்தத் தொழிலை நடத்த முடியாது; அதனால் ஒன்றில் அரசாங்கமே எல்லா பஸ்களையும் எடுத்துக் கொள்ள வேண்டும்; இல்லாவிட்டால் விட்டுவிடுங்கள் என்று அம்மையர் அவர்கள் சொன்னார்கள். அதே அடிப்படையில்தான் திரு. ஆறுமுகம் அவர்களும் சொன்னார்கள்.

இந்தக் கட்டண உயர்வு அதிகப்படுவதற்கு அடிப்படைக் காரணம் ஏதோ பஸ் முதலாளிகளுக்காகத்தான் என்று நிச்சயமாக நம்பவேண்டிய தேவை இல்லை. உண்மை என்னவென்றால் விலைவாசி கூடியதன் காரணமாக, பஸ் முதலாளிகள் இந்தக் கூடுதல் கட்டணத்தை வசூலித்து யார் ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் கொடுக்கிறார்களோ, அவர்களுக்குக் கொடுக்கின்ற சூழ்நிலைதான் ஏற்பட்டிருக்கிறது. உதாரணத்திற்குச் சொல்லவேண்டுமானால், அரசாங்கம் போக்குவரத்தை நடத்துகிறது. விகிதாச்சார முறைப்படி ஒப்பிட்டுப்பார்க்கும்போது இந்த உண்மை தெரியும். பரவென போக்குவரத்துக் கழகத்தில் 43 சதவிகிதம் டயர், ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் வாங்குவதற்காக ஒதுக்கப்படுகிறது. சேரன் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் 43.6 சதவிகிதம் வருகின்ற வருமானத்திலிருந்து செலவிடுகிறார்கள். அதாவது 10 கோடி ரூபாய் வருமானம் என்றால் 4.36 கோடி ரூபாய் ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் வாங்குவதற்காகச் செலவிட வேண்டியிருக்கிறது.

மாண்டிமிகு உறுப்பினர் லத்தீப் அவர்கள் சொன்னதைப்போல ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் தயாரிப்பவர்கள் அதைத் தங்களுடைய சொந்த ஆதிக்கத்திலே வைத்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். உதாரணமாக அசோக் லேலன்ட் நிறுவனம் இருக்கிறது. அவர்கள் நமக்கு சேசிஸ் தயாரித்துத் தருகிறார்கள். ஆனால் அதற்கான உப பொருட்களை உற்பத்திச் செய்கிறார்களா என்றால் இல்லை. சேசிஸ் மட்டும் செய்து தருகிறார்களே தவிர ஓடுகின்ற பஸ்களுக்கு உப பொருட்களை உற்பத்தி செய்யவேண்டுமென்ற எண்ணம் அவர்களுக்கு இல்லை.

இன்னொரு வேடிக்கை என்னவென்றால், துணைப் பொருட்களை அவர்கள் பல தொழிற்சாலைகளில் செய்துவருகிறார்கள். அங்கிருந்து நாம் நேரடியாக வாங்கிக்கொள்ள முடியாது. அசோக் லேலன்ட் போன்ற நிறுவனங்களுக்குத்தான் கொடுக்கிறார்கள். ஒருமுறை அசோக் லேலன்ட் நிறுவனத்தில் வேலை நிறுத்தம் ஏற்பட்டதால், அந்த நிறுவனத்தை மூடிவிட்டார்கள். அவர்களுக்குக் கொடுக்க வேண்டிய பொருட்களை, தயாரித்த தொழிலதிபர்களே வைத்திருந்தார்கள். அவர்களுக்குக் கொடுக்கவேண்டியதை அங்களுக்குத் தாருங்கள் என்று கேட்டோம்.

1974 மார்ச் 15] [திரு. ச. இராமச்சந்திரன்]

அதற்கு எங்களுக்கு உரிமை இல்லை; அவர்களுக்குத்தான். கொடுக்க வேண்டுமென்று சொன்னார்கள். எங்களுக்குத் தேவைப் படுகின்ற பொருட்களைத் தாருங்கள்; அதற்கான ராயல்டியை வேண்டுமென்றால் அவர்களுக்குக் கொடுங்கள் என்று சொன்னோம். அதற்குக்கூட கொடுக்க முடியாது என்று சொல்லிவிட்டார்கள். மத்திய அரசுக்கு அதைப்பற்றிச் சொன்னோம். தனிப்பட்ட முதலாளிகள் இந்தத் துணைப் பொருட்களை உற்பத்தி செய்து, அவர்கள் கட்டுப்பாட்டிலேயே வைத்துக்கொள்கிறார்கள். அவர்கள் எந்த அளவுக்கு உற்பத்தி செய்ய வேண்டுமோ, அந்த அளவுக்குச் செய்வதில்லை. They are creating an artificial scarcity. வேண்டுமென்றே ஒரு பற்றுக்குறையை உருவாக்குகிறார்கள். அது மாத்திரமல்ல மார்க்கெட்டை கண்ட்ரோல் பண்ணுகிறார்கள். அதனால் அவர்கள் வைத்தது சட்டம் என்ற நிலைமை வந்துவிடுகிறது.

மத்திய அரசின் “இன்டஸ்ட்ரியல் டெவலப்மெண்ட் மின்ஸ்டிரியின் சார்பில் நடைபெற்ற எல்லா போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர்கள் மாநாட்டில் இதைப்பற்றி சொன்னோம். தனிப்பட்ட முதலாளிகள் இதை ஓர் வர்த்தகச் சூதாட்டமாக நடத்திக்கொண்டிருக்கிறார்கள் என்று சொன்னோம். தேவையான அளவுக்கு உற்பத்தி செய்யாமல், அரசு கேட்டாலும் பெருாட்களைத் தராமல் மார்க்கெட்டை அவர்கள் கண்ட்ரோல் வைத்துக்கொண்டு, இப்படி விலை ஏற்றத்தை உண்டுபண்ணுகிறார்கள் என்று சொன்னோம். 3, 4 மடங்கு விலைபை கூட்டிவிடுகிறார்கள். அவர்களிடம் ஏன் இப்படி விலையைக் கூட்டுகிறீர்கள் என்றால் எங்களுக்கு வேண்டிய சாமான்கள் கிடைக்கவில்லை என்றார்கள். இவ்விலை என்றால் நாம் கிடைக்கும் பெருக்கள் இவ்விலை என்று சொல்லிவிடுகிறார்கள். ஆனால் வெளியே 3, 4 மடங்கு கூட்டி விற்கிறார்கள். இதுதான் இன்றைக்கு இருக்கின்ற நிலைமை. அதனால் ஏழை எளிய மக்களுக்குக் கட்டணத்தை உயர்த்த வேண்டியிருக்கிறது. இந்தக் கட்டண உயர்வை அரசாங்கம் வசூல் செய்து முதலாளிகளுக்குத்தான் கொடுக்க வேண்டியிருக்கிறது.

ஐந்தாண்டுத் திட்டங்களைப் போடுகிறோம். பணக்காரர்கள் பணக்காரர்களாகவும், ஏழைகள் ஏழைகளாகவோ இருப்பதற்கு இதுதான் சாரணம். மார்க்கெட்டை அவர்களே கண்ட்ரோல் செய்கின்ற நிலைமை இருப்பதால், அவர்கள் சொல்லுவதுதான் சரி என்று “டிக்டேட்” செய்கிறார்கள். பப்ளிக் செக்டாராக இருந்தாலும், பிரைவேட் செக்டாராக இருந்தாலும் கூடுதல் கட்டணத்தை வசூல் செய்து அவர்களிடம்தான் கொடுக்க வேண்டியிருக்கிறது. இந்த உண்மையை சில புள்ளிவிபரங்கள் மூலம் மேலும் விளக்க விரும்புகிறேன். சேசில் 1964-ல் விலை 54,850 ரூபாய். ஆனால், இன்றைக்கு அதன் விலை 1,05,275 ரூபாய். 1964-ல் மசல் விலை—ஒரு பஸ்ஸுக்கு 11,700 ரூபாய், இன்றைக்கு அதற்கு 20,000 ரூபாய் அதிகது. 1964-ல் ஒரு பஸ்ஸுக்கு டயருக்கு ரூ. 2,100. ஆனால், இன்றைக்கு அதற்கு 5,500 ரூபாய் அதிகது. 1964-ல் ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் விலை—ஒரு ஆண்டுக்குச் செலவானது 7,600 ரூபாய்; இன்றைக்கு 13,700 ரூபாய் இப்படிக்க கணக்கை பார்க்கிறபோது யாருக்கு இந்தப் பணம் போகிறது என்பதும், அரசாங்கம் போடுகின்ற வரிப்பணம் அரசாங்க கஜானாவுக்குப் போகவில்லை என்பதும் தெளிவாகும்.

[திரு. ச. இராமச்சந்திரன்]

[1974 மார்ச் 15]

இப்படிப்பட்ட பொருட்களை உற்பத்தி செய்கின்ற தனியாருக்குத் தமிழ் நாட்டு மக்கள் மட்டுமல்ல; இந்தியா பூராவிலும் இருக்கின்ற மக்களும் பெனஸ்டி—இந்த அபராதத்தை முதலாளித்துவ பொருளாதார கொள்கைக்குச் செலுத்திதான் தீரவேண்டியிருக்கிறது; வேறு வழியில்லை என்பதைச் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன். இந்த விபரங்களை எல்லாம் மத்திய அரசுக்குச் சுட்டிக் காட்டினோம். அவர்களுக்கு இருக்கின்ற தர்ம சங்கடம் என்னவென்றால் அவர்களும் இதில் தலையிடமுடியவில்லை. ஏனென்றால் அவர்களுக்கு வேண்டியவர்கள் அப்படிப்பட்ட கம்பெனிகளுக்குத் தலைவர்களாக இருக்கிறார்கள். அந்தத் தலைவர்கள் காங்கிரஸ் கட்சி வேட்பாளர்களாகவும் வருகிறார்கள் என்பதைப் பார்க்கும் இந்தச் சிக்கலிலிருந்து நிச்சயமாக இந்த நாடோ அல்லது பொருளாதார நெருக்கடியோ விடுபட முடியாது என்பதை மட்டும் என்னால் உணர்ந்து கொள்ள முடிகிறது.

THIRU M. A. LATHEEF: The Hon. Minister has just now pointed out that the complete right of production has been monopolised by the concerned entrepreneurs and also the right of distribution has been completely held by them. In order to ensure optimum production in the important industries and also to ensure proper judicious and equitable distribution so that the products may reach the consumers, will the Government examine the feasibility and possibility, constitutionality and legality, to bring in a comprehensive legislation to completely control the right of production and right of distribution so that all the difficulties that have been enumerated may be removed and surmounted?

THE HON. THIRU S. RAMACHANDRAN: Unfortunately Government is not so sovereign to bring in a comprehensive legislation to control means of production and distribution. At the same time absolute powers are vested with the Government of India. Under the present set-up, the Government of India is also conniving with such forces. So, there is no hope nor future for such ideas.

THIRUMATHI T. N. ANANDANAYAKI: I strongly object to the word 'conniving with such forces'. We are also step by step introducing socialism. You cannot say that we are conniving. You have not done well in your sphere. How can you blame the Centre that they are conniving, with such forces?

1974 மார்ச் 15

திரு. ச. இராமச்சந்திரன்

THE HON. THIRU S. RAMACHANDRAN : We are going up step by step. No doubt the Congress is going down step by step.

அரசு அச்சகத்தைப் பொறுத்தவரையில், ஒவ்வொரு மாவட்டத் தலை நகரிலும் அரசு அச்சகம் நல்லமுறையில் நிறுவப்பட வேண்டுமென்ற யோசனை அரசின் பரிசீலனையில் இருந்துவருகிறது. மதுரையில் இருக்கிற அச்சகத்தைப்பற்றி மாண்புமிகு உறுப்பினர் கே. டி. கே. தங்கமணி அவர்கள் குறிப்பிட்டார்கள். உடனடியாக அந்த வேலை தொடங்க இருக்கிறது என்பதை அவர்களுக்குத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். அனைக்கரை அச்சகத்தைப்பற்றி டாக்டர் ஹாண்டே அவர்கள் சொன்னார்கள். அது இந்த ஏப்ரல் மாதம் 1-ந் தேதி வேலையைத் தொடங்கவேண்டுமென்று சொல்லியிருக்கிறோம்; அந்த நாளில் வேலை தொடங்கப் பட்டுவிடும் என்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

அச்சகத்திலே பணியாற்றுகின்ற தொழிலாளர்களின் வேண்டுகோளையும் நாங்கள் சீரான முறையிலே பரிசீலனை செய்துவருகிறோம். ஒவ்வொரு என்ற பெயரால் தொழிலாளர்கள் கஷ்டப்பட்டு உழைக்கத் தயாராக இருக்கிறார்கள். அதையும் மூன்று விட்ட ஆக்குவதற்கு ஒரு ஒப்பந்த அடிப்படையில் விரைவிலே நடவடிக்கை எடுக்கப்பட இருக்கிறது. அதனால் எல்லாத் தொழிலாளர்களும் ஊக்கத்தோடு பணியாற்றத் தயாராக இருக்கிறார்கள். ஆகவே, அரசு அச்சகங்கள் எல்லா வகையிலும் நல்ல முறையில் இயங்கும். உங்களுக்கிற தொழிலாளர்கள் மிகுந்த ஊக்கத்தோடு பணியாற்றத் தயாராய் இருக்கிறார்கள். உங்கள் நம்பிக்கைக்கேற்ற முறையில் இந்தத்திறையில் உள்ள தொழிலாளர்கள் ஊக்கத்தோடு, நல்லமுறையில் பணியாற்றத் தயாராய் இருக்கிற போது இந்த மானியத்திற்கு வெட்டுத் தீர்மானம் கொடுப்பதில் பயன் இல்லை.

கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகத்தைப்பற்றி ஒன்று கூற விரும்புகிறேன். இதற்கு மத்திய சர்க்காருடைய நேரடிப் பார்வையில் கப்டல் போக்குவரத்தை நடத்துவதற்கான சட்டங்களை இயற்ற அதிகாரம் இருக்கிறது. அனால் இன்றையதினம் கப்டல் கம்மெனிகள் தனியாரிடத்தில் இருக்கின்றன. நாம் இதைப் பொதுத்தரையில் வரவேண்டும் என்று சொல்லுகிறோம். சொல்லப்போனால் இன்றைக்குத் தமிழகம் தான் முதன் முதலாக பொதுத்தரையில் பூம்புகார் போக்குவரத்துக் கழகம் என்பதாகத் துவங்கி கப்டல் போக்குவரத்தைப் பொதுத்திறையில் கொண்டுவர முன்வந்திருக்கிறது. இதற்கும் உங்கள் எல்லோருடைய ஆசியும், ஒத்துழைப்பும் தேவை. ஆகவே இந்த மானியக் கோரிக்கைகளுக்குக் கொடுத்திருக்கிற வெட்டுத் தீர்மானத்தைத் திருடப்பெற்று, இதனை ஏற்றுக்கொள்ளுமாறு வேண்டி முடித்துக்கொள்கிறேன்.

திரு. வே. ஜேம்ஸ் : தண்டையார்பேட்டை பண்ணையில் சுழிந்த 7 மாதங்களாக 98 தொழிலாளர்கள் தற்காலிகமாக வேலைநீக்கம் செய்யப் பட்டிருக்கிறார்கள்.

[1974 மார்ச் 15]

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : புதியதாக விவரம் கொடுக்கக்கூடாது.

திரு ஜே. ஜேம்ஸ்: அவர்கள் மீது கருணை வைத்து அவர்களை வேலையில் அமர்த்த அரசு முன் வருமா ? -

மாண்புமிகு திரு ச. இராமச்சந்திரன் : மாண்புமிகு உறுப்பினர் அந்தக் கருத்தைச் சொன்னார்கள். தொழிலாளர்களைப் பொறுத்தவரையில் அவர்கள் தொழிற்சங்கம் அமைத்து ஊர்வலம் போய், போராட்டம் நடத்தித்தான் சலுகை பெறவேண்டுமென்ற நிலையில் நாம் அவர்களை விட்டுவைக்கவில்லை. ஊக்கப்போனசு, வருடாந்திரப்போனசு, ஆண்டு வருமான உயர்வு, லீட்டுப்படி, என்பதாக நாம் இப்படி அவர்களுக்குப் பல விதமான சலுகைகளை முன்மாதிரியாக இருந்து செயலாற்றி வருகிறோம். ஆனால் வேண்டுமென்றே எங்கோ போலீசாருடன் தகராறை ஏற்படுத்திக் கொண்டு—சென்னை நகர பொதுமக்களுக்கு இடையூறு ஏற்படுகிற வகையில் அங்கங்கே பஸ்களை நிறுத்தி இடைஞ்சல் செய்வது என்றால் அது சரியல்ல. மக்கள் நலனுக்கு அது ஏற்றது அல்ல. காவல் துறையினர் வழக்குத் தொடர்ந்து இருக்கிறார்கள். என்ன நடவடிக்கை எடுக்கலாம் என்பதைப் பரிசீலிக்கிறோம்.

திருமதி த.ந. அனந்தநாயகி : மினி பஸ், இன்னும் பப்பட் என்று டெல்லியில் 4 பேர்கள் ஏறிப்போகிற சின்ன ஆட்டோ ரிக்ஷா போன்றவற்றை இங்கேவிட முன்வருவார்களா ? டாக்சி கட்டணங்கள் உயர்ந்து விட்டன.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : விவாதம் முடிவுற்றது. வெட்டுத் தீர்மானங்கள். திரு லத்தீப் அவர்கள் அவரது வெட்டுத் தீர்மானத்தை திரும்பப்பெறுகிறாரா?

THIRU M. A. LATHEEF : Sir, I have given a cut motion with regard to distribution of tyres. The point is this. Out of the reply of the Hon. Minister, I am unable to.....

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : நீங்கள் வற்புறுத்துகிறீர்களா? உங்கள் வெட்டுத் தீர்மானத்தைத் திரும்பப்பெறுகிறீர்களா?

THIRU M. A. LATHEEF : Out of the reply given by the Hon. Minister, I have to draw the attention of the Minister and point out.....

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : அது முறை அல்ல. வெட்டுத் தீர்மானத்தை வற்புறுத்துகிறீர்களா இல்லையா என்பதைமட்டும்தான் சொல்லவேண்டும்.

1974 மார்ச் 15]

THIRU M. A. LATHEEF: Such a thing has happened in the House several times.

MR. SPEAKER: No, no.

THIRU M. A. LATHEEF: May I be heard, Sir, ? In this House, it has happened several times and that is this. When a member is asked whether the particular cut motion is withdrawn or pressed the Member gets a clarification from the Hon. Minister, if the Minister had not answered his point.....He is entitled to it.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : அது முறையே அல்ல.

THIRU M. A. LATHEEF: It has happened in this House.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : அது முறை அல்ல, அதை அனுமதிக்க முடியாது.

THIRU M. A. LATHEEF: Sir, I am raising a point of order. The Member's right is there ; when a particular cut motion given by a member is to be withdrawn or put to vote, he wants to draw the Minister's attention to the particular problem raised by him in his cut motion, if that problem is not met by the reply given by the Minister and he can do so when the Chair asks the concerned Member whether he presses or withdraws his cut motion. He is entitled to get a clarification from the Minister. That right is denied to me now.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : இப்படி வெட்டுத் தீர்மானம் கொடுத்தவர்கள் எல்லோரும் கேட்பது என்றால், அவையை நடத்தி முடிக்க முடியாது. ஒட்டுக்கு வருகிற நேரத்தில் நீங்கள் உங்கள் வெட்டுத் தீர்மானத்தை வற்புறுத்துகிறீர்களா இல்லையா என்பதைத்தான் சொல்ல வேண்டும். அதில் புதுக்கருத்தைச் சொல்ல முடியாது. அல்லது தாம் சொன்ன கருத்துக்கு எல்லாம் அமைச்சர் அவர்கள் பதிலளிக்கவில்லை, அதற்கு அமைச்சர் பதிலளிக்க வேண்டும் என்றும் வற்புறுத்த முடியாது.

திரு எம்.ஏ. லத்தீப் : அமைச்சர் அவர்கள் பேசும்போது ஒரு சிலரிடத்திலே உள்ள மெனுவலி காரணமாக இன்றைக்கு அவர்களைக் கட்டுப்படுத்த முடியாத நிலையில் இருக்கிறோம் என்றார்கள். அதற்குத் தான் என் சட்டம் கொண்டு வரக்கூடாது என்று நான் கேட்கிறேன்.

[திரு. எம். ஏ. லத்தீப்]

[1974 மார்ச் 15]

நாம் சட்டத்தைக் கொண்டுவர முடியும். அப்படிப்பட்ட சட்டத்தைக் கொண்டுவர தாம் ஆவன செய்வதாக அமைச்சர் அவர்கள் வாக்குறுதி அளிக்கவேண்டும். இதை வற்புறுத்தத்தான் நான் சொல்கிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் டிஸ்ட்ரிப்யூஷனை அரசாங்கமே எடுத்துக்கொள்ளலாம் என்று சொன்னார்கள். ப்ரொடக்ஷன் அவர்கள் கையில் இருக்கிறது. நாம் டிஸ்ட்ரிப்யூஷனை மட்டும் எடுத்துக்கொண்டு என்ன பயன்?

திரு. எம். ஏ. லத்தீப் : ப்ரொடக்ஷனைத்தான் எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : நீங்கள் உங்கள் வெட்டுத் தீர்மானத்தை திரும்பப் பெறுகிறீர்களா, இல்லையா?

THIRU M. A. LATHEEF : I do not press my out motion.

திரு. எம். ஏ. லத்தீப், டாக்டர் எச். வி. ஹாண்டே அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானங்கள் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெற்றுக் கொள்ளப்பட்டன.

திரு. ஏ. சுவாமிதாஸ் : பஸ்வலில் பயணம் செய்கிறபோது தமிழ் படித்த கண்டெக்டர்கள் கூட “வாய்யா, போய்யா” என்று பேசுகிறார்கள். அப்படியே பேசக்கூடாது. டிக்கெட் கொடுக்கும்போது எச்சில் தொட்டு கிழித்துக்கொடுக்கக்கூடாது.

கோரிக்கை எண் 3-க்கு திருவாளர்கள் ஏ. சுவாமிதாஸ், கே. டி. கே. தங்கமணி, கே. எஸ். கோதண்டராமையா ஆகியோர் கொடுத்திருந்த வெட்டுத் தீர்மானங்கள் பேரவையின் அனுமதியுடன், திரும்பப் பெற்றுக் கொள்ளப்பட்டன.

திரு. எம். சுரேந்திரன் : அவர்கள் இருக்கையில் இல்லாததால் அவர்களுடைய வேட்டுத் தீர்மானம் பேரவையில் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறக்கொள்ளப்பட்டதாகக் கருதப்பட்டது.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : பேரவை முன்னுள்ள கேள்வி:

“நிதிக் கோரிக்கை எண். 3—மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்—நிர்வாகம் என்ற தலைப்பின்கீழ் ரூ. 74,99,100-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்படவேண்டும்.”

நிதிக் கோரிக்கை பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பட்டு நிறைவேற்றப் பட்டு, கோரிய தொகை வழங்கப்பட்டது.

1974 மார்ச் 15]

கோரிக்கை எண் 39-க்கு திருவாளர்கள் கே. எஸ். கோதண்டராமையா, கே. எ. வகாப், கே. டி. கே. தங்கமணி, பெ. செளந்தரபாண்டியன், கே. பி. கோபால் ஆகியோர் கொடுத்திருந்த வெட்டுத் தீர்மானங்கள் பேரவையின் அனுமதியுடன், திரும்பப் பெற்றுக் கொள்ளப்பட்டன.

திரு. எம். சுரேந்திரன் அவர்கள் இருக்கையில் இல்லாததால் அவர் களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெற்றுக் கொள்ளப்பட்டதாகக் கருதப்பட்டது.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : பேரவை முன்னுள்ள கேள்வி:

“நிதிக் கோரிக்கை எண். 39—சாலைப் போக்குவரத்துத் திட்டங்கள் என்ற தலைப்பின்கீழ் ரூ. 10,98,67,100-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்படவேண்டும்”.

நிதிக் கோரிக்கை பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பட்டு, நிறைவேற்றப் பட்டு, கோரிய தொகை வழங்கப்பட்டது.

நிதிக் கோரிக்கை எண். 53-க்கு திரு. ஜே. ஜேம்ஸ் அவர்கள் கொடுத்திருந்த வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன், திரும்பப்பெற்றுக்கொள்ளப்பட்டது.

திரு. எஸ். வடிவேல் அவர்கள் இருக்கையில் இல்லாததால் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெற்றுக்கொள்ளப் பட்டதாகக் கருதப்பட்டது.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : பேரவையின் முன்னுள்ள கேள்வி:

“நிதிக் கோவை எண். 53—சாலைப் போக்குவரத்துத் திட்டங்கள் குறித்த மூலதனச் செலவு என்ற தலைப்பின்கீழ் ரூ. 3,12,81,400—க்கு மேற் படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்படவேண்டும்.”

நிதிக் கோரிக்கை பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பட்டு, நிறைவேற்றப் பட்டு, கோரிய தொகை வழங்கப்பட்டது.

நிதிக் கோரிக்கை எண் 43-க்கு திருவாளர்கள் பெ. செளந்தரபாண்டியன், கே. டி. கே. தங்கமணி, ஜே. ஜேம்ஸ், எம். ஏ. லத்தீப் ஆகியோர் கொடுத்திருந்த தீர்மானங்கள் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெற்றுக்கொள்ளப்பட்டன.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : பேரவை முன்னுள்ள கேள்வி:

“நிதிக் கோரிக்கை எண். 43—எழுதுபொருள் அச்சுத் துறை என்ற தலைப்பின்கீழ் ரூ. 5,05,69,900-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பட வேண்டும்.”

[1974 மார்ச் 15]

நிதிக் கோரிக்கை பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பட்டு, நிறைவேற்றப் பட்டு, கோரிய தொகை வழங்கப்பட்டது.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : பேரவையின் இன்றைய அலுவல் கள் இத்துடன் முடிவுற்று, நாளைக் காலை 9 மணி அளவில் பேரவை மீண்டும் கூடும். வணக்கம்.

பின்னர், பேரவை பிற்பகல் 1-52 மணிக்கு ஒத்திவைக்கப்பட்டது.

6. பேரவை முன் வைக்கப்பட்ட ஏடுகள்.

A. Statutory Rules and Orders.

172. Notification issued with G. O. Ms. No. 2670, Rural Development and Local Administration, dated the 29th November 1973 in regard to division of Chingleput Municipality into twenty-four wards and reservation of two seats for Scheduled castes and three seats for Women in the Chingleput Municipal Council. [Laid on the table of the House under section 304(d) of the Tamil Nadu District Municipalities Act, 1920 (Tamil Nadu Act V of 1920).]

173. Notification issued with G. O. Ms. No. 851, Labour and Employment, dated the 27th December 1973 in regard to certain amendments to the Tamil Nadu Weights and Measures (Enforcement) Rules, 1967. [Laid on the table of the House under section 43(4) of the Tamil Nadu Weights and Measures (Enforcement) Act, 1958 (Tamil Nadu Act XX of 1958).]

174. Notification issued with G. O. Ms. No. 2416, Agriculture, dated the 12th December 1973 in regard to declaration of notified market area for Kivalur market in respect of paddy in Thanjavur district. [Laid on the table of the House under section 29(4) of the Tamil Nadu Agricultural Produce Markets Act, 1959 (Tamil Nadu Act 23 of 1959).]